

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 236

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 23 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over de registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 221);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2018 inzake registratie en certificering zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 203);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 april 2019 inzake uitwerking beleidswijziging veiligheid van schepen van organisaties met ideële doelstellingen (Kamerstuk 31 409, nr. 220);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2019 inzake invulling moties en toezegging uit Verslag Schriftelijk Overleg Certificering zeeschepen d.d. 4 april 2019 (Kamerstuk 31 409, nr. 227).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Schonis
Griffier: Schuurkamp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Schonis, Voordewind en Wassenberg,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.01 uur.

De voorzitter:

We hebben vandaag op de agenda de certificering van zeeschepen. Welkom in ons midden, Minister van Waterstaat. Welkom aan iedereen in de zaal. Welkom aan iedereen thuis die dit overleg volgt via de vastelijnverbinding. We hebben vandaag in ons midden de volgende Kamerleden: mevrouw Kröger van GroenLinks, de heer Voordewind van de Christen-Unie, de heer Laçin van de Socialistische Partij, de heer Van Aalst van de PVV en de heer Von Martels van het CDA. Voordat we kunnen beginnen, moet ik eerst de aanwezigen formeel vragen om de heer Voordewind toe te laten tot deze vergadering, omdat hij geen deel uitmaakt van de vaste Kamercommissie. Ik zie instemmend geknik. Daarmee kunnen we besluiten dat de heer Voordewind mag aansluiten. Dan is aldus besloten. Ik zie de heer Dijkstra ook nog aanschuiven namens de VVD. Dan zijn we denk ik compleet. We hebben vandaag zoals gezegd de certificering van zeeschepen op de agenda. Iedereen heeft vijf minuten spreektijd. Je mag – dat is niet verplicht – bij de kathedrader gaan staan. Als mensen liever willen zitten, is dat prima. Dat geldt ook voor de Minister. Dan wil ik mevrouw Kröger van GroenLinks als eerste het woord geven. De spreektijd is vijf minuten. We hebben vandaag twee interrupties per Kamerlid in tweeën, dus je mag in totaal vier keer je vinger opsteken. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik blijf hier zitten en ik zie dat de Minister dat ook van plan is.

Veiligheid staat op één. Dat hoor ik de Minister in diverse debatten zeggen: over luchtvaart, over verkeersongevallen, over de Stint. Ook in dit debat over de plotselinge beleidswijziging voor zeeschepen van ideële organisaties zou het gaan om veiligheid. Maar is dat ook echt zo? Is veiligheid nu echt de reden dat de Minister opeens begin april per direct nieuwe eisen van toepassing verklaarde op schepen die vluchtelingen redden? De gewobde stukken en de antwoorden op de Kamervragen schetsen toch een ander beeld. Italië en Malta zetten druk op Nederland omdat de reddingsschepen onder Nederlandse vlag varen. Tussen verschillende ministeries is er sinds juni blijkbaar overleg over een handelingsperspectief ngo-schepen in de context van het migratiebeleid. Er wordt afgesproken dat lenW gaat kijken of er technische eisen aan schepen te stellen zijn, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid. De ILT wordt op inspectie gestuurd, maar de Sea-Watch 3 voldoet aan de wettelijke eisen. De ILT rapporteert: «Er zijn geen ongebruikelijke zaken vastgesteld.» Er waren een paar kleinere technische punten, maar het voornaamste kritiekpunt van de ILT is dat het schip niet is gebouwd om langdurig grote groepen mensen te herbergen. En dat is natuurlijk ook niet de bedoeling van een reddingsschip. Het doel is zo snel mogelijk een veilige haven voor de drenkelingen te vinden. Helaas is dit wel de praktijk als havens, in strijd met zeerecht, schepen en drenkelingen weigeren. Zit daar dan ook niet het échte probleem en dus ook de échte oplossing? Met de Kamer is afgesproken dat er een zorgvuldig proces gevolgd zou worden met overleg en inspraak en een overgangstermijn voor bestaande

scheperen. Waarom heeft de Minister besloten om voor schepen die drenkelingen redden, geen overgangstermijn te hanteren? Is de Minister bereid om alsnog een overgangstermijn vast te stellen en in overleg met Sea-Watch te treden over proportionele veiligheidseisen en hoe het schip zo snel mogelijk zijn werk weer kan hervatten? Want dat moet het doel zijn. Ik vraag de Minister of dat ook haar doel is.

Dan de andere organisaties. De gesprekken verlopen moeizaam, begrijpen wij. Het is volstrekte willekeur voor welke schepen en organisaties deze beleidswijziging gaat gelden. Het zou gaan om schepen die geregistreerd zijn als pleziervaartuig, maar niet voor recreatieve doeleinden worden gebruikt. Maar de opleidings- en onderzoeksschepen dan? Hoe kan dit afgedaan worden met een beleidswijziging terwijl in de Wet zeevarenden en het Wetboek van Koophandel staat dat een schip een pleziervaartuig is als het niet commercieel gebruikt wordt en geen passagiers tegen betaling vervoert? Expliciet staat in de memorie van toelichting dat ideële organisaties, zoals Greenpeace, ook een zeebrief kunnen krijgen. Moet deze wet dan niet gewijzigd worden in plaats van dat de Minister met een beleidswijziging komt zonder inspraak en dat ze het zo regelt?

De organisaties waar we het over hebben, zetten uiterst professioneel hun schepen in om hun ideële doelen te bereiken. Daarbij lopen ze inderdaad soms risico's. Als de Russische marine je schip entert omdat je tegen een oliebooring protesteert, is daar niet tegenop te certificeren. De rol van deze organisaties is om middels acties en maatschappelijk vreedzaam verzet op te komen voor de natuur, het klimaat, vluchtelingen of vrouwen.

Nederland heeft altijd pal gestaan voor dit soort organisaties en voor het recht om maatschappelijk onrecht te laten zien. Is de eigenlijke beleidswijziging van dit kabinet dat ideële organisaties het werk bemoeilijkt wordt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik hoor allerlei schepen voorbijkomen, waaronder van Greenpeace, een schip dat destijds in Russische wateren voer, wat natuurlijk tot een incident heeft geleid dat niet fijn was. Maar we worden daar wel als land op aangesproken. Hoe kijkt mevrouw Kröger daarnaar? Hetzelfde geldt eigenlijk voor de Sea-Watch, het enige schip dat daar nog rondvoert. Ondanks dat het onder Nederlandse vlag vaart en misschien in een Nederlands register is ingeschreven, zijn we niet verantwoordelijk. Maar we worden er wel op aangekeken. Hoe moeten we dat dan beoordelen in de internationale context?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat we als Nederland een geschiedenis hebben van pal staan voor maatschappelijke organisaties die op deze manier op vreedzame wijze verzet plegen en dingen aan de kaak stellen. We kennen voorbeelden als Women on Waves of Greenpeace. Ik denk dat dat iets is waarop we als Nederland lang trots zijn geweest. Zit hier nou een beleidswijziging onder ten opzichte van dit soort organisaties? Dat hoop ik toch echt niet. Om de vraag van de heer Dijkstra te beantwoorden: ik denk dat het in een internationale context ongelofelijk belangrijk is – je ziet dat de ruimte voor civil society steeds meer wordt ingeperkt en heel veel maatschappelijke organisaties onder druk staan – dat landen als Nederland juist pal staan voor dit soort organisaties.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik zou best de mogelijkheid willen hebben, als die zich voordoet en als het opportuun is, om zo'n vlag te kunnen afnemen. Dat kan nu niet, wat eigenlijk wel jammer is. U noemt verzet. Maar waartegen en tegen wie? Geldt dat ook voor Sea-Watch? Is dat verzet tegen het Europese migratiebeleid? Hoe moet ik Sea-Watch en verzet duiden? Hebben die iets met elkaar te maken? Of is het gewoon opportunisme of idealisme?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou, het is zeker idealisme, want het gaat uit van het ideaal dat je mensen redt die in nood verkeren en dreigen te verdrinken. Ik hoop dat dat ook de idealen zijn van de heer Dijkstra en de Minister, dus dat we mensen redden die anders dreigen te verdrinken. Het woord «verzet» gebruik ik omdat bijvoorbeeld Greenpeace en Women on Waves iets doen wat schuurt, of het nou gaat om Ierland en abortuswetgeving of om Russische gas- of oliebooringen. Het is heel belangrijk dat dit soort organisaties de kans heeft om op te komen voor de natuur, voor vrouwen, voor vluchtelingen en voor kwetsbare groepen.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, voor uw tweede interruptie. Maar voordat ik dat doe, heet ik de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren van harte welkom in de commissie. Meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Even terug naar de Sea-Watch. Ik hoorde vanmorgen een interview met uw collega Van Ojik bij Sven Kockelmann op Radio 1. Ik wil even een paar dingen tegen mevrouw Kröger aanhouden en graag een ja of nee van haar kant. Sven Kockelmann vroeg of de veiligheid op orde moet zijn, of schepen aan de regels moeten voldoen en of mensen überhaupt niet moeten oversteken, omdat ze eigenlijk vrij kansloos zijn in Europa, omdat ze illegaal zijn. De heer Van Ojik zei ook: de Sea-Watch is niet bedoeld om wekenlang op zee rond te dobberen. Hoe moet ik dit soort uitspraken duiden? Want eigenlijk hebben we hetzelfde doel, alleen kiezen we voor een ander middel.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, ik hoop dat u heeft meegeschreven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is een hele brede vraag. Wat heel belangrijk is, is het ILT-rapport. Daarin staat dat de Sea-Watch voldoet aan de op dat moment vigerende regels, maar dat het schip niet bedoeld is om langdurig grote groepen mensen te huisvesten. Het is dus geen cruiseschip. Ik denk dat het nooit de bedoeling van een reddingsschip kan zijn om wekenlang op zee te blijven. Als mensen bijna verdronken zijn en gered worden, is het de bedoeling om zo snel mogelijk een veilige haven te vinden om de drenkelingen een veilige plek te bieden. Dus volgens mij zit daar de essentie van het probleem. De heer Van Ojik gaf aan dat op dit moment, door nu de Sea-Watch aan de ketting te leggen, wetende dat het ongeveer het laatste schip op de Middellandse Zee is dat nog mensen kan redden, een heel hoge prijs wordt betaald, namelijk het sterven van mensen.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra voor zijn laatste vervolgvraag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De heer Van Ojik zei heel duidelijk dat de veiligheid op orde moet zijn. Dat is op dit moment niet het geval. De heer Van Ojik zei ook heel duidelijk – en daar deel ik zijn mening – dat mensensmokkel aangepakt moet worden. Daar zijn we het over eens, dat willen we geen van allen. We willen ook niet dat mensen het risico lopen om te verdrinken. Maar zolang de Sea-Watch daar vaart, op 3 tot 4 kilometer afstand van de kust, dan lukt dat gewoon wel uit. Het OM zegt ook heel duidelijk: dit is gewoon een manier om mensensmokkel te faciliteren. Mensen lopen risico's. Door het beleid dat GroenLinks voorstaat, lopen mensen eigenlijk meer risico's. Door dat beleid verdrinken er juist mensen, terwijl we nu zien dat als

schepen weggaan, de bootjes ook stoppen. Hoe denkt mevrouw Kröger daarover?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Van Ojik heeft aangegeven dat mensensmokkel moet worden aangepakt. Die pak je aan door de mensensmokkelaars aan te pakken. Dit kabinet zegt al jaren dat ze dat doen. Nou, Europa zegt dat. Hoe wordt dat gedaan? Maar uiteindelijk, op het moment dat een schip op de Middellandse Zee in nood is en mensen dreigen te verdrinken, moet je die mensen redden. En dat Sea-Watch nog de enige is die dat doet, zou absoluut een reden moeten zijn om de maatregel zoals de Minister die nu heeft voorgesteld, op te schorten en een overgangstermijn in te stellen. Natuurlijk moeten de veiligheidseisen op orde zijn. Alleen, als je naar het ILT-rapport kijkt, dan zijn die veiligheidseisen op orde voor de vergunning die Sea-Watch op dat moment had. Het is inderdaad geen schip, geen cruiseschip waar mensen wekenlang of maandenlang op kunnen verblijven. En dan is het dus zaak dat Nederland andere Europese landen erop aanspreekt om mensen op te nemen. Dan is dat toch de oplossing? Dan is het toch niet de oplossing om dat schip aan de ketting te leggen en mensen te laten verdrinken?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij waren we bij de vraag wat nu de echte beleidswijziging van het kabinet is. Wordt ideële organisaties, waar het net al uitgebreid over ging, het werken moeilijk gemaakt? Zijn we nu maatschappelijk engagement aan het opofferen om lastige vragen van andere landen te voorkomen? Zonder concrete aanleiding, zonder een risicoanalyse opeens organisaties bureaucratische regels opleggen die vooral veel geld en mankracht kosten. Is dat proportioneel, vraag ik de Minister. Dat brengt mij op mijn laatste punt. De Minister heeft nu tot tweemaal toe de Kamer overvallen met een beleidswijziging die per direct van kracht was. Ook heeft zij uitgesproken juist in dialoog met de betrokken organisaties tot afspraken te willen komen. Ik verwacht van de Minister, en ook conform de motie die in de Kamer is aangenomen, dat zij vanaf nu wel zorgvuldig te werk zal gaan. Om te beginnen moet duidelijk worden voor welk probleem deze Minister een oplossing zoekt. Wat zijn de gevolgen van deze beleidswijziging voor de veiligheid van drenkelingen? Is het aan de ketting leggen van de Sea-Watch proportioneel? Welke veiligheidsrisico's met betrekking tot de andere schepen van andere organisaties is zij aan het mitigeren? Zolang dit niet duidelijk is, zijn de voorgenomen beleidswijzigingen volstrekt voorbarig. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, mevrouw Kröger. Keurig binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan de Voordewind van de ChristenUnie.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de collega's, die mij toestaan hier het woord te kunnen voeren. Het gaat natuurlijk over die zeeschepen, maar het gaat ook over migranten. Vandaar de overlap met mijn eigen portefeuille.

Terwijl de EU-missie Sophia op de Middellandse Zee is afgeblazen, besluit de Minister het enige schip onder Nederlandse vlag, de Sea-Watch 3, verscherpte veiligheidsmaatregelen op te leggen, en natuurlijk niet alleen dit schip maar ook andere. Uiteraard is het redden van drenkelingen geen oplossing voor de migratie van Afrika naar Europa. Daar zou je andere

maatregelen voor moeten nemen. Maar zolang er geen alomvattend migratieplan is van Europa, hebben schepen de plicht – ze hebben altijd die plicht – om drenkelingen te redden. Indien ngo's helpen bij het redden van drenkelingen, kan de fractie van de ChristenUnie daar alleen maar respect voor hebben. Uiteraard moeten schepen voldoen aan veiligheidsmaatregelen, maar er zijn bij de fractie van de ChristenUnie wel veel zorgen en vragen over nut en noodzaak van de beleidswijziging om te komen tot extra veiligheidsmaatregelen. Daarom kom ik met een aantal vragen.

Allereerst over de beleidswijziging van september 2018. Kan de Minister aangeven wat de aanleiding was om te komen tot deze beleidswijziging van september 2018? Kan zij met name aangeven in welk verband en wanneer hier voor het eerst over gesproken werd? Klopt het dat in de aanloop naar de migratietop, de EU-top van 24 juni 2018, onder het mom van de handelingsperspectieven ngo-schepen vanuit diverse ministeries ideeën werden aangedragen om iets te doen aan de ngo-schepen die varen met of onder Nederlandse vlag? Vanwaar dan het argument van de Minister dat het haar alleen te doen is om de veiligheid van de bemanning en de opvarenden?

Voorzitter. In een brief van de Minister van september 2018 geeft zij aan dat zij voor schepen die reeds zijn ingeschreven in het vlaggenregister, graag in overleg treedt om te komen tot een aanvaardbare overgangstermijn om dit beleid ook op deze schepen te gaan toepassen. In de brief van 11 december 2018 zegt de Minister toe tot een reële overgangstermijn te komen. Waarom is de Minister daarop teruggekomen? Waarom zijn de aangescherpte regels alleen van toepassing op schepen die stelselmatig drenkelingen oppikken en is er wel een overgangstermijn voor andere schepen met ideële doelstellingen?

Voorzitter. Dan het gebruik van die schepen. Het ministerieel besluit dat van kracht is sinds 3 september 2018 spreekt over schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Kan de Minister zeggen om hoeveel schepen het precies gaat? Op welke organisaties heeft dit een direct effect? Vallen de opleidings- en scholingsschepen, zoals voor zeeacadetten of kansarme jongeren, ook onder dit nieuwe regime van september 2018? Krijgen zij wel een overgangsregime? Klopt het dat de zeeacadetten zijn vrijgesteld van deze regeling? Heeft het Ministerie van tevoren onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld de gebruikersprofielen van schepen in het kadaster? Heeft zij een plan van aanpak gemaakt hoe al deze gebruikers te benaderen? En is het voor de Minister duidelijk voor wie dit nu geldt binnen de categorie pleziervaartuigen? Gaat het om 8 schepen, om 30 schepen, om 100 schepen of meer? Kan de Minister daar het een en ander over zeggen?

Voorzitter. Bepaalde ngo's hebben voorstellen gedaan in het kader van de veiligheid, anders dan de nu genoemde SPS-code. Was uw ministerie bereid om samen met Sea-Watch een zorgvuldige risicoanalyse te maken en hiertoe alle benodigde informatie te delen met Sea-Watch? Of was er volgens de Minister maar één weg: de SPS-code? De regeling heeft betrekking op organisaties die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. De KNRM neemt stelselmatig drenkelingen aan boord. Klopt het dat de KNRM niet voldoet aan bepaalde certificeringsvereisten? En waarom maakt de Minister hier geen bezwaar tegen? Waarom acht zij dit wel veilig en is certificering hier niet noodzakelijk voor de veiligheid?

Voorzitter. De beroepsvaart vaart uiteraard ook op de Middellandse Zee en ook langs de kust van Libië. Zijn deze schepen ook toegerust om langdurig aan boord drenkelingen te hebben? Hebben zij genoeg eten en drinken, reddingsmiddelen, gediplomeerde artsen en getrainde mensen aan boord om dit veilig te kunnen doen en, zo ja, kunt u een voorbeeld geven van een koopvaardijship dat aan deze normen voldoet?

Voorzitter. Tot slot. Heeft het ministerie conform de motie-Kröger de betrokken ngo's geïnformeerd over de specifieke technische en organisa-

torische eisen waaraan ze nu moeten voldoen? De Kamer is hier volgens mij in ieder geval nog niet specifiek over geïnformeerd. Gaat de Minister dat alsnog doen? Is zij ook bereid in het kader van behoorlijk bestuur haar beleidswijziging uit te stellen tot al deze vragen alsnog uitgebreid beantwoord kunnen worden en tot duidelijk is wat de reikwijdte en impact zijn van het nieuwe beleid voor alle betrokkenen? Is de Minister bereid om tot een redelijke overgangstermijn te komen waarbinnen de schepen aan de niet-technische, c.q. niet-urgente veiligheidseisen kunnen voldoen zoals training van het personeel en extra toiletten? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer Voordewind. Precies binnen de tijd. Ik zie dat de heer Laçin klaarstaat om zijn inbreng te leveren. Daar wil ik hem graag de gelegenheid voor geven, nadat meneer Voordewind wel even zijn microfoon uitgezet heeft.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat we een apart AO voeren over dit belangrijke onderwerp. Wij hebben het over het aanscherpen van veiligheidseisen voor schepen die geregistreerd staan als pleziervaartuig maar die ook activiteiten uitvoeren die niet vallen onder sport of recreatie; vooral voor schepen van organisaties met ideële doelstellingen dus, zoals die van Greenpeace, Women on Waves en de Sea-Watch. Deze commissie heeft vaker met de Minister gesproken over deze beleidswijziging. In september heeft de Minister gezegd dat het niet de bedoeling is dat organisaties in de problemen gaan komen en dat ze in gesprek zou gaan met ideële instellingen om te komen tot haalbare afspraken en een redelijke overgangstermijn.

Wij zijn nu bijna zeven maanden verder en de situatie is er allesbehalve duidelijker op geworden wat ons betreft. Want de Minister kan in haar beantwoording geen helder antwoord geven op de vraag waarom deze beleidswijziging nou per direct moet ingaan, zonder publieke consultatie en inspraak van de Kamer. Ik wil haar vragen om dat hier nogmaals uit te leggen. Waren er ongevallen? Waren er situaties waarin mensen in gevaar zijn gekomen? Waarom moest dat beleid, dat al jaren staat, per direct gewijzigd worden? Ik wil ook van deze Minister weten met welke organisaties ze in gesprek is gegaan, wat deze gesprekken hebben opgeleverd, hoe het proces verder gaat, voor welke organisaties een uitzondering is gemaakt en waarom die uitzonderingen dan voor die organisaties zijn gemaakt. Organisaties als Greenpeace, Women on Waves en Sea-Watch verkeren nu in onzekerheid, terwijl ze allemaal ontzettend belangrijk werk doen. Deze beleidswijziging moet hen wat ons betreft niet belemmeren in het werk dat ze doen.

Dat brengt me bij de Sea-Watch 3. Dit schip haalde drenkelingen op om ze veilig aan land te brengen. Doordat de Minister de beleidswijziging voor schepen die drenkelingen ophalen versneld heeft ingevoerd, ligt de Sea-Watch 3 nu aan de ketting. Dat is een hele slechte zaak. Binnen operatie Sophia – dat werd net ook al gezegd – is de inzet van reddings-schepen gestopt en nu de Sea-Watch 3 ook niet meer vaart, is er op de Middellandse Zee geen enkel schip meer dat drenkelingen redt. Dat is toch een schande? Mensen die vluchten door oorlog, klimaatverandering of het ontbreken van toekomstperspectief worden aan hun lot overgelaten. De kans dat ze tijdens de overtocht sterven, is nu aannemelijk groter. Is de Minister het met ons eens dat we dat niet kunnen en mogen accepteren? Ik vind het ronduit stuitend dat de Minister tijdens het korte plenaire debat hierover zei dat zij alleen verantwoordelijk is voor de veiligheid óp de schepen. Maar waar heeft een vluchteling meer aan: meer veiligheid op een schip of überhaupt opgepikt kunnen worden uit

gammele en zeer onveilige bootjes? Volgens mij weten wij hier allemaal het antwoord op.

De Minister stelt dat het steeds vaker voorkomt dat schepen als Sea-Watch 3 langer moeten varen voordat ze kunnen aanmeren in een land waar drenkelingen aan land kunnen. Daarom zouden ze per direct moeten voldoen aan strengere eisen. Maar lossen we daarmee het probleem op? Moeten we als Nederland niet eisen dat alle landen binnen de Europese Unie hun verantwoordelijkheid nemen voor het opnemen van asielzoekers en vluchtelingen en moeten we als land niet zelf het goede voorbeeld gaan geven? Het individueel recht op asiel is een belangrijk goed. Daar moeten landen zich aan houden. Omdat verschillende landen hun verantwoordelijkheid niet nemen en dit kabinet daaraan toegeeft, gaan we het belangrijke werk van onder andere de Sea-Watch 3 onmogelijk maken. Dat is echt de omgekeerde wereld. Ik vraag daarom aan de Minister om het mogelijk te maken dat de Sea-Watch 3 weer gaat varen en zijn belangrijke werk kan hervatten. Sea-Watch heeft zich altijd aan de geldende regels gehouden en doet vrijwillig ook veel aan training en opleiding van personeel. Het is voor de SP onacceptabel dat in dit geval voor het gelegenheidsargument van veiligheid wordt gekozen om zo de agenda van Brussel te dienen en drenkelingen aan hun lot over te laten.

Tegelijkertijd moet de Minister duidelijkheid scheppen richting alle organisaties die getroffen worden door deze beleidswijziging. Het nieuwe normenkader moet nog ontwikkeld worden na gesprekken met de organisaties en de overgangstermijn moet ook nog bepaald worden. Wanneer worden wij hierover geïnformeerd?

Afrondend, voorzitter. Deze beleidswijziging lijkt als doel te hebben om ideële instellingen te pesten, beginnend bij de Sea-Watch 3. Die weg moeten we met z'n allen niet willen bewandelen. Nederland heeft zich altijd uitgesproken voor vreedzaam protest, het verdedigen van mensenrechten en vrijheid van meningsuiting. Daar moeten we wat de SP betreft pal voor blijven staan.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin. Dan is het woord aan de heer Van Aalst voor zijn inbreng namens de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Voor de PVV was dit aparte AO helemaal niet nodig, maar nu we er toch zijn...

Voorzitter. Wat onze Nederlandse driekleur wordt aangedaan, is een grove schande. Terwijl hij ooit fier op onze machtige handels- en oorlogsvloten wapperde, is onze vlag nu gekaapt door linkse, malafide mensensmokkelaars, die als doelstelling hebben de massa-immigratie naar Europa te versnellen. Dat het schip Sea-Watch 3 het lef heeft om onder Nederlandse vlag te varen, is ongehoord. De PVV wil de Minister dan ook met klem verzoeken om de zeebrief van dit schip zo spoedig mogelijk in te trekken om zo de schande die onze natie wordt aangedaan, te stoppen.

Voorzitter. Dat dit schip dankzij de Minister nu aan de ketting ligt, is een doorn in het oog van de linkse partijen. De vaart is uit de massa-immigratie gehaald en dat doet hun pijn, want hoe minder vaak de pendeldienst tussen Afrika en Europa vaart, hoe minder diversiteit deze pendeldienst komt brengen. En minder diversiteit is minder nieuwe stemmers, zo luidt al jaren het credo van progressief Nederland. Dat de mensensmokkel met deze zogenaamde reddingsacties van zielige vluchtelingen juist keihard wordt aangejaagd, wil het deugvolk niet horen. Dat mensensmokkelaars op internet al kunnen opzoeken waar de pendeldienst zich bevindt en daar hun bootjes naartoe laten varen, is voor de weggijkers slechts een toevaligheid. Het zijn dezelfde weggijkers die de

milieuterroristen van Greenpeace de hand boven het hoofd houden als ze betonblokken in zee gooien, waar onze vissers zich op stuk varen. Als het echt reddingsschepen zouden zijn, waarom zetten ze die gelukzoekers dan niet weer in het dichtstbijzijnde Afrika aan land, maar moeten ze per se naar Europa varen? Het antwoord laat zich natuurlijk al raden.

Voorzitter. Door deze Afrikaanse invasie van Europa doelbewust te steunen, zijn de linkse partijen verantwoordelijk voor alle gevolgen die dit met zich meebrengt. Door de import van al die testosteronbommen voelen veel vrouwen zich niet meer veilig op straat, stijgt de criminaliteit explosief en herkennen mensen hun eigen land niet meer. Dit soort schepen aan de ketting leggen of nieuwe regelgeving opleggen, gaat het probleem niet oplossen. De PVV wil dan ook dat het schip de Sea-Watch 3 direct wordt afgezonken. Stop de mensensmokkel. Stop de massa-immigratie.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u, meneer Van Aalst. Ik zie dat de heer Laçin een vraag aan u heeft.

De heer Laçin (SP):

Ik heb geen vraag, maar ik wil wel een punt van orde maken. Iedereen gaat natuurlijk over zijn eigen woorden. Dat moet de PVV ook vooral doen. Maar ik vind het echt heel ver gaan om mensen die zich inzetten voor het klimaat en het milieu, zoals de mensen van Greenpeace, hier terroristen te noemen. Ik vind dat niet passen bij een Kamerlid. Ik wil dat punt van orde gemaakt hebben.

De voorzitter:

Waarvan akte. Maar goed, zoals u zelf al zei, gaat iedereen over zijn eigen woorden.

De heer Van Aalst (PVV):

Jazeker, voorzitter. Ik ga zeker over mijn eigen woorden. Ik vind het prima dat de SP dit punt maakt. Maar zij zou zich eigenlijk beter moeten inzetten voor die vissers...

De voorzitter:

Nee, nee, nee...

De heer Van Aalst (PVV):

... die geconfronteerd worden met dit soort betonblokken. En ja, mensen die hardwerkende vissers dat soort dingen aandoen, noem ik terroristen. Daar heb ik geen andere woorden voor.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, u had niet het woord.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat neem ik gewoon!

De voorzitter:

Dat merk ik. U heeft uw punt gemaakt. Ik constateer dat er geen andere vragen zijn aan de heer Van Aalst. De heer Von Martels van het CDA gaat zijn inbreng leveren.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het wordt steeds makkelijker om binnen de vijf minuten te blijven, want heel veel opmerkingen zijn al gemaakt en heel veel vragen zijn al gesteld. Het woord «veilige haven» is al enkele malen gevallen. Wat het CDA betreft hebben we het hier in feite alleen over de

veiligheid op de betrokken schepen. Wat ons betreft kan het niet zo zijn dat ideële schepen onveilig varen, alsof ze recreatievaartuigen zijn. Niemand wil een situatie meemaken waarin de veiligheidseisen niet goed geregeld zijn. Als er onverhoopt een scheepsongeluk gebeurt, dan zou het eerste verwijt zijn: waarom zijn de veiligheidseisen niet geregeld?

De voorzitter:

Daarover heeft mevrouw Kröger een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel benieuwd waar de heer Von Martels leest dat de veiligheidsaspecten van het schip in het geding zijn.

De heer Von Martels (CDA):

Dat is heel duidelijk. Volgens mij is er zelfs een onderzoek geweest door de ILT. Daar kom ik later in mijn stuk nog op terug. Dat was de aanleiding om te zeggen: voldoet het schip wel aan de veiligheidseisen? Zo niet, dan moeten we maatregelen nemen. Dat heeft de Minister gedaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als mijn collega Von Martels het inspectierapport van de ILT leest, dan blijkt dat ze voldoen aan de eisen die op dat moment aan het schip gesteld werden. De veiligheid was dus niet in het geding. De ILT schetste een risico, namelijk wanneer het schip langdurig op zee is met grote groepen mensen. Maar is dat een veiligheidsissue? Of heeft dat te maken met het vraagstuk dat een reddingsschip er natuurlijk nooit voor bedoeld is om langdurig met grote groepen mensen rond te varen en dat het dus zaak is dat havens die vluchtelingen opnemen?

De heer Von Martels (CDA):

Ik denk dat de ILT – dat denk ik niet alleen; dat weet ik ook – heeft getoetst onder welke omstandigheden de Sea-Watch 3 in actie zou kunnen komen. Dat heeft zich al meerdere keren voorgedaan. Op die gronden moet getoetst worden of het aan de veiligheidseisen voldoet. Er is gebleken dat dat niet het geval is, dus daarom vind ik het gerechtvaardigd dat de Minister dit besluit heeft genomen.

De voorzitter:

Heeft mevrouw Kröger daar nog een vervolgvraag over?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee.

De voorzitter:

Prima. Dan gaat de heer Von Martels verder met zijn betoog.

De heer Von Martels (CDA):

Ik was net begonnen, voorzitter. Die ideële instellingen hebben zelf aangegeven dat ze de voorkeur geven aan een formeel normenkader, waarin de eisen zijn vastgelegd. Dat is er. De Minister heeft dat keurig uitgewerkt. Het certificeren van schepen en, indien nodig, het aanpassen van schepen zal inderdaad kosten met zich meebrengen. Deze kosten zullen, zoals gebruikelijk, ten laste komen van de eigenaar van het schip. Het CDA ziet geen andere oplossing. In september 2018 maakte de Minister haar nieuwe beleid bekend. Sindsdien is er voor één categorie ideële schepen wel iets veranderd. Het gaat om schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen, bijvoorbeeld in het Middellandse Zeegebied. Schepen die drenkelingen aan boord hebben, kunnen nu minder makkelijk een haven vinden waar zij mensen van boord kunnen laten gaan. Dat kan grote veiligheidsrisico's

met zich meebrengen, zoals net ook verwoord. Volgens ons kan het dus niet anders dan dat deze schepen veilig moeten zijn voor een langdurig verblijf op zee met een grote groep mensen aan boord.

De Sea-Watch 3 is in januari in Italië geïnspecteerd door de Italiaanse kustwacht. Deze constateerde een aanzienlijk aantal tekortkomingen. Ook de ILT heeft het schip onderzocht; om nogmaals mevrouw Kröger een antwoord te bieden. De ILT heeft vastgesteld dat er inderdaad veiligheidsrisico's kunnen optreden voor de bemanning en de andere personen aan boord. Er waren zelfs veel tekortkomingen. Die tekortkomingen waren cruciaal: geen goed opgeleid personeel, onvoldoende reddingsmiddelen zoals reddingsvlotten, reddingsvesten en overlevingspakken, en geen beveiligingsplan voor schip en bemanning. Nederland is ervoor verantwoordelijk dat schepen die zijn geregistreerd in het Nederlandse vlaggenregister voldoen aan regels die zijn vastgelegd in internationale verdragen, en dat ze veilig zijn voor de bemanning en de andere mensen aan boord. Wij vinden het logisch en verstandig dat de Minister heeft aangesloten bij internationale regelgeving.

Voorzitter. Het is niet alleen goed dat de Minister deze lacune in de wet voortvarend gerepareerd heeft. Het is ook goed dat ze dat in overleg met de betrokken organisaties doet. Het CDA steunt de Minister in haar beleid ten aanzien van de Sea-Watch 3. Veiligheid staat centraal. Als het schip daar niet aan voldoet, mag het niet uitvaren.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Von Martels. De heer Laçin had nog een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben heel erg benieuwd naar waar het CDA daadwerkelijk voor staat op dit punt. Laat helder zijn dat we veiligheid allemaal belangrijk vinden. Maar in deze kwestie gaat het erom of we, ook in deze context, de voorkeur geven aan aangescherpte veiligheidseisen op een schip dat eigenlijk niet bedoeld is om langdurig mensen te herbergen of te vervoeren, of dat we zeggen: net als alle andere ideële instellingen moet men de tijd krijgen om aanpassingen te doen voor het nieuwe normenkader, dat nog moet komen. Vindt het CDA het gerechtvaardigd dat de Sea-Watch nu aan de kant wordt gezet, zonder duidelijke eisen, terwijl men aan heel veel eisen voldoet? Daarmee wordt het risico vergroot dat mensen sterven op zee. Of moet ook de Sea-Watch de ruimte en de tijd krijgen om aan volgende, nieuwe eisen te voldoen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Mijn inbreng liet niets te wensen over. Het antwoord is gewoon: ja, het is gerechtvaardigd.

De heer **Laçin** (SP):

Vindt het CDA het dus ook gerechtvaardigd dat we daarmee het risico vergroten dat mensen sterven op zee?

De heer **Von Martels** (CDA):

Dit verband wil ik helemaal niet leggen. Het gaat er nu om dat er aan veiligheidseisen moet worden voldaan. Dat is voor mij het uitgangspunt en het criterium.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Af en toe komt het in debatjes voor dat CDA-politici wat zinnige woorden zeggen. Afgelopen februari hoorde ik mevrouw Van Toorenborg van het CDA. Zij was heel duidelijk over de Sea-Watch 3 en zei: leg die Sea-Watch aan de ketting en laat die vooral afzinken. Dat heb ik net ook gemeld in

mijn betoog. Is de heer Von Martels het daarmee nog steeds eens en ondersteunt hij zijn collega van het CDA?

De heer **Von Martels** (CDA):

Iedere politicus en iedere politica kiest zijn of haar eigen woorden. Het zouden niet mijn woorden zijn geweest. Daarom ga ik ze ook niet herhalen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik vroeg niet om ze te herhalen. Mevrouw Van Toorenburg spreekt hier, net als ik en net als de heer Von Martels, natuurlijk niet op persoonlijke titel maar namens het CDA. Ondersteunt de heer Von Martels van het CDA zijn collega wat betreft het aan de ketting leggen... of het aan de ketting leggen en afzinken van de Sea-Watch 3? Of neemt hij afstand van de CDA-lijn?

De heer **Von Martels** (CDA):

U zegt het goed: het is óf. Ik kies inderdaad voor aan de ketting leggen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik citeer uit het ILT-rapport: «Tijdens de vlaggenstaatinspectie bleek dat de naleving van de voorschriften, die samenhangen met de afgegeven statutaire certificaten, voldoende is». Het schip voldeed dus aan de veiligheidseisen. Nu is de vraag: is het echte probleem niet dat landen deze vluchtelingen niet willen opnemen? Is dat dan ook niet het probleem dat we zouden moeten oplossen?

De heer **Von Martels** (CDA):

De discussie gaat vandaag wat mij betreft, wat ons betreft, wat het CDA betreft, over de veiligheid van het schip. U kunt er allerlei andere aspecten bij halen, maar de discussie vanavond gaat over de veiligheid van het schip en of de Minister juist gehandeld heeft om eisen te stellen over Sea-Watch 3, maar ook Women on Waves. Dat is waar de discussie naar mijn mening over gaat, dus ik wil er niet allerlei andere aspecten bij betrekken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, nog een vervolgvraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ten slotte aan de heer Von Martels. Op dit moment is dit het enige schip dat op de Middellandse Zee mensenlevens kan redden, dus dan is de proportionaliteit van de maatregel, om het aan de ketting te leggen, bijzonder groot. Er hangen letterlijk levens vanaf. Is de heer Von Martels het dan met mij eens dat we er samen voor moeten zorgen dat de Minister duidelijk maakt hoe we zo snel mogelijk de Sea-Watch weer in de vaart kunnen krijgen?

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, dat ben ik niet met u eens. De enige vraag die geldt, is hoe we ervoor zorgen dat we de Sea-Watch meteen zo inrichten dat het veilig op zee kan zijn en voldoet aan de eisen die gesteld worden. Dat is de discussie die gevoerd moet worden en niet die andere.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De heer Von Martels had het over de veiligheidsaspecten, over het ILT-rapport en over Sea-Watch, maar hij noemde nu ook Women on Waves. Kan hij aangeven waar daar de problemen waren wat betreft de veiligheid van het schip?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik geloof niet dat daar een ILT-inspectie is geweest. Dat weet ik niet, maar het valt wel onder dezelfde categorie, dus wat dat betreft moet er net zo goed naar gekeken worden.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik vraag het omdat we het nu hebben over de veiligheid van het schip. We hebben het natuurlijk ook over de veiligheid van de drenkelingen, maar nu even specifiek over de veiligheid van het schip en de ILT. Ik hoor een paar keer door collega's zeggen dat het schip kennelijk niet veilig was en dat het dus terecht aan de ketting is gelegd. De Partij voor de Dieren denkt daar iets anders over. Zeker omdat Women on Waves nu expliciet wordt genoemd, vraag ik of het u bekend is dat daar ook een onveilige situatie was, en voor hetzelfde geld kan ik dat ook vragen voor schepen van Greenpeace of Sea Shepherd. Weet de heer Von Martels of er een onveilige situatie was of niet?

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, dat kan ik zelf niet bevestigen door de informatie die ik heb, maar ik weet wel dat ze in dezelfde categorie vallen. Ik vind wel dat alle schepen die onder die categorie vallen, aan dezelfde veiligheidsaspecten moeten voldoen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Von Martels. U was klaar met uw inbreng?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ja.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Remco Dijkstra, namens de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De VVD is van mening dat het schip Sea-Watch aan de veiligheidseisen moet voldoen. Zolang dat niet het geval is, mag het ook niet uitvaren en blijft het dus aan de ketting. Het is gevaarlijk om zo veel mensen op een boot te hebben en misschien maandenlang te moeten rondvaren. Je wordt tegenwoordig ook nergens meer toegelaten; niemand wil je meer; geen enkele haven in Europa zal je toelaten. Ik denk dat we alles uit de kast moeten trekken om te zorgen dat dat zo blijft, dat het schip aan de ketting blijft en dat het nooit meer uitvaart. Wat mij betreft gaat de vlag er ook af en maken we dat ook strafbaar, omdat het gewoon een manier is van mensensmokkel, of het faciliteren ervan. Dat bedenk ik niet, maar dat schrijft het OM zelf, in het bestuurlijk signaal van september. De VVD is van mening dat dit soort schepen dus mensensmokkel en andere criminaliteit in de hand werkt. Sea-Watch 3, en de bemanning ook, maakt zich daaraan mede schuldig en heeft in die zin ook bloed aan de handen als er mensen verdrinken. Dat is hun eigen schuld.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, ik moet u nu toch even corrigeren, denk ik. U maakt hier een behoorlijke sprong in uw uitingen. Nogmaals, u gaat over uw eigen woorden, maar u moet wel beseffen wat u hier zegt, want u beschuldigt hier mensen indirect van moord.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nou, ik heb gezegd wat ik heb gezegd. De Sea-Watch doet niets meer dan een veerdienst onderhouden en mensen valse hoop geven, terwijl de Italiaanse en ook Franse Ministers al reppen over contacten tussen de

mensensmokkelaars in Libië zelf en de organisatie van de boot, die eigenlijk het redden op elkaar afstemmen.

De voorzitter:

De heer Laçin wil als eerste een interruptie plegen.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Dit kan ik niet zomaar voorbij laten gaan. Dit is echt schandalig, wat een Kamerlid hier zegt over mensen die zich inspannen om mensen te redden uit een benarde positie. Om dan hier te stellen dat die mensen bloed aan hun handen hebben, dat vind ik echt schandalig, laat ik dat uitgesproken hebben.

Ik heb ook een vraag aan de heer Dijkstra. Hij zegt dat de Sea-Watch aan de veiligheidseisen moet voldoen. Waaruit concludeert de VVD dat de Sea-Watch niet aan de op dat moment geldende veiligheidseisen voldeed? Waar baseert de VVD dat op?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het schip is heel simpel en is er niet voor uitgerust om dit soort grote groepen mensen te herbergen. Dat is dus niet veilig. En omdat dat niet veilig is, kan dat dus ook niet. Daarnaast willen we dat ook gewoon niet.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, dat de VVD dat niet wil, hebben we vanochtend bij WNL gehoord. Toen noemde de heer Dijkstra dit gewoon een gelegenheidsargument om dat schip aan de ketting te houden. Dat is heel duidelijk, helder en eerlijk van hem, maar ik stel de vraag nogmaals, want de VVD draait eromheen. Ik wil heel graag weten aan welke veiligheidseisen, die op dat moment golden, de Sea-Watch 3 niet voldeed. Er komen nu nieuwe eisen aan. Daar kon de Sea-Watch niet aan voldoen. Dus aan welke geldende veiligheidseisen voldeed de Sea-Watch 3 niet, waardoor het nu aan de ketting ligt?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nou, aan heel veel eisen niet. De Sea-Watch 3 maakt eigenlijk misbruik van een register dat we hebben. Dat noemen we het register pleziervaartuigen. Die zijn gelimiteerd tot 24 meter. Dat zijn zij niet. Daardoor vallen ze onder een lichter regime. Daardoor wil ook geen enkel land ze onder hun vlag hebben. Dat kan ook niet op een andere manier. En ze voldoen niet eens aan de internationale eisen die er gesteld worden aan zeevaartuigen. We scherpen dat nu aan, puur ook omdat we niet willen dat dit schip vaart en op die manier een pendeldienst onderhoudt, met alle gevaren van dien.

Want je moet je het volgende voorstellen. Stel dat daar 300 mensen op zitten, misschien wel wekenlang, en ze zijn nergens welkom. Dat is een ellende met sanitaire voorzieningen. Maar ook als ik de rapporten van de ILT zie over de stabiliteit van het schip en over de waterberging, maar ook over andere zaken, dan zijn die zaken gewoon niet op orde. Ik denk ook aan noodvoorzieningen en aan brandblusapparatuur. In de machinekamer is een en ander niet in orde. Dat kun je allemaal lezen. En zolang dat niet op orde is, moet dat schip ook gewoon niet varen, want dat brengt mensen in gevaar. Dat moeten we niet willen. En dat brengt ook de bemanning zelf in gevaar. Die is onvoldoende uitgerust en onvoldoende getraind. Ik denk dat het een terechte beslissing is van de Minister om het schip en ook de bemanning aan de ketting te houden, en wat ons betreft duurt dat nog een behoorlijke tijd.

De voorzitter:

De heer Laçin, voor een hele korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga geen vervolgvraag stellen, voorzitter. Ik wil alleen nogmaals het punt maken dat ook de VVD hier een schets van de werkelijkheid geeft die gewoon niet klopt. De Sea-Watch voldoet gewoon aan alle geldende regels. Er komen nu nieuwe regels. De Minister wil per direct die nieuwe regels instellen, en de Sea-Watch krijgt geen ruimte en geen tijd om daaraan te voldoen. En dan moet de VVD dat gewoon zeggen, want de Sea-Watch heeft altijd gevaren. Er zijn andere...

De **voorzitter**:

Uw punt is helder, meneer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Er zijn andere pleziervaartuigen die ook onder de pleziervaartregels vielen. Dat willen we veranderen. Prima, dan moeten we dat veranderen. Maar dan moeten we niet doen...

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, uw punt is duidelijk.

De heer **Laçin** (SP):

... alsof de Sea-Watch niet aan de veiligheidseisen voldoet, want dat is gewoon onzin.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, uw punt is duidelijk. Ik geef de heer Remco Dijkstra nog even de gelegenheid om hierop te reageren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik deel die mening niet. In september is deze beleidswijziging aangekondigd. Per 15 maart is die aangescherpt. Dus het was al in september duidelijk dat er strengere eisen zouden komen. Er is ook continu met Sea-Watch gecommuniceerd, en ze hebben geen enkele intentie getoond om daaraan te voldoen, ook de afgelopen maand niet. Sterker nog, ze willen uitvaren uit Marseille om in Corsica proviand op te pikken en om mensen op te pikken. Ik zie ze zo meteen weer naar de kust van Libië varen. Dat wil ik voorkomen. Het schip moet aan de ketting blijven. Wat mij betreft stopt deze hele actie ook. Dan ga ik door met mijn betoog als dat kan, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, want de heer Voordewind heeft nog een vraag te stellen. Daar wil ik de heer Voordewind dus nu even de gelegenheid voor geven.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Zoals de voorzitter al zei: de heer Dijkstra gebruikt hier grote woorden. Hij beschuldigt de bemanning van Sea-Watch van moord: ze hebben bloed aan hun handen. Ik zou dan wel graag de bewijzen daarvan zien, want dit is ernstig. Maar dan moet de heer Dijkstra ook zeggen welke bewijzen hij ervoor heeft dat zij verantwoordelijk zijn voor het vermoorden van drenkelingen of voor het vermoorden van migranten. Dat hoor ik dan graag van hem. Maar als hij die bewijzen niet heeft, dan zou het als Kamerlid, waarbij je toch een bepaalde waardigheid en een bepaald vak hebt, netjes zijn om die beweringen in te trekken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Laat er geen misverstand over bestaan: ik heb niet beweerd dat ze mensen vermoorden. Ik heb wel gezegd: zo lang dat schip daar vaart, lokt dat ook mensensmokkel uit. Dan zien mensen daar hoop in. Die gaan dan naar dat schip toe. Dat ligt op een paar kilometer afstand. Er is door de

Franse Minister van volgens mij Binnenlandse Zaken en de Italiaanse Minister gezegd dat ze contact hebben met elkaar op de kust. Op die manier seinen ze elkaar in over waar het schip ligt en welk moment goed is om ernaartoe te gaan. Je ziet ook dat als de schepen er niet zijn, die bootjes dan ook niet verschijnen. Het is niet zo dat 37.000 mensen in hun eentje zomaar dat besluit nemen: we gaan naar Europa en we zien wel waar we stranden. Nee, ze weten dat ze een paar kilometer voor de kust worden opgepikt.

En als het gaat om mensensmokkel en om bloed aan handen of iets dergelijks, dan zie je ook duidelijk in het stuk van het Openbaar Ministerie dat dat gewoon zegt: «Het is mensensmokkel. Het is stimulerend.» En die ngo-schepen werken daaraan mee. U kunt dat zelf lezen in het bestuurlijk signaal van het OM. Dat is best wel schokkend. Ik wil dat het OM dit verder gaat uitzoeken. En ik wil kijken of dit strafbaar kan worden, want op deze manier is het gewoon mensensmokkel. Mensen lopen onnodig risico. Ik denk dat we beiden niet willen dat mensen het risico nemen en in gammele bootjes stappen. Dat moet je niet willen. Maar het heeft helemaal niets met zeerecht te maken. Het is gewoon uitlokking op die manier. Dan gaan ze de zee op. Het heeft niets te maken met het zeerecht. Iedereen is het er verder over eens dat je schepen in nood moet redden. Maar dit is gewoon een manier om een pendeldienst met Europa te onderhouden, en dat moet stoppen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Dan constateer ik maar even dat de heer Dijkstra zijn grove termen, dat deze bemanningsleden bloed aan hun handen hebben, niet zo heeft bedoeld, maar dat hij nu een andere kaart trekt, namelijk dat ze betrokken zijn bij mensensmokkel, mensenhandel. Zijn collega's in de commissie Migratie hebben deze beweringen eerder gestaafd en hebben ook verwezen naar het OM-rapport. Dat OM-rapport was een onderzoek, dat nooit heeft geleid tot een veroordeling. Als die veroordelingen door de rechter er wel zijn en de heer Dijkstra die veroordelingen kent, dan hoor ik dat graag. Zo niet, dan vind ik dat hij dit soort beweringen, dat ze deel uitmaken van mensensmokkelroutes, ook moet intrekken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat doe ik niet, want ze zijn medeschuldig aan mensensmokkel. Ik citeer uit het rapport: «De ngo's wordt behulpzaamheid bij mensensmokkel verweten. Die zou gelegen zijn in het helpen van migranten bij hun overtocht en het mogelijk faciliteren van of samenwerken met mensensmokkelaars. Ook wordt hun dood door schuld verweten. Door de door hen gehanteerde werkwijze zouden migranten aangezet worden tot een overtocht naar Europa.» Dat is een stuk van de Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie. Daar valt niks tegen in te brengen. Het klopt dat het niet heeft geleid tot veroordelingen, zoals de heer Voordewind zegt. Maar wat mij betreft gaat dat wel gebeuren. Ik roep het OM op om daar serieus naar te kijken. Smokkel is ingewikkeld, want daarbij moet je bewijzen dat er geld mee gemoeid is. Dat is het niet. Ze doen het vast vanuit idealen. Maar op deze manier houden ze wel een soort route in stand, helpen ze de mensensmokkelaars in Libië, die er wel geld aan verdienen, en zijn ze dus in ieder geval medeplichtig.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

De heer Dijkstra citeert een stuk van het OM. Het OM is het Openbaar Ministerie. Het is geen rechter. We hebben hier een rechtsstaat. Dat betekent dat je niet schuldig bent totdat je veroordeeld bent voor een delict. Ik zou het toch op prijs stellen als de heer Dijkstra als Kamerlid in ieder geval de rechtsstaat in ere houdt door te zeggen dat dit beschuldigingen waren van het Openbaar Ministerie. Die moeten altijd getoetst worden door de rechter, en er zijn geen rechterlijke uitspraken over

mensensmokkel. Dus nogmaals mijn verzoek: kan de heer Dijkstra zijn beschuldigingen staven of anders terugnemen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De heer Voordewind heeft gelijk dat het nog niet heeft geleid tot een veroordeling en dat het uitspraken zijn van het OM, maar ik hecht daar wel aan. Bij het aanvragen van een VAO wil ik er ook toe oproepen dat Staatssecretaris Harbers erbij is, zodat wij een motie kunnen indienen om het OM daadwerkelijk te laten kijken, eventueel met een aanwijzing vanuit de Kamer, of het mogelijk is om deze organisatie en de bemanning te vervolgen voor mensensmokkel. Want we vinden gewoon dat hier een einde aan moet komen.

De **voorzitter**:

Heeft de heer Voordewind nog een vervolgvraag? Dat is niet het geval. Dan kunt u verdergaan met uw betoog, meneer Dijkstra, met dien verstande dat het aanvragen van VAO's pas in de tweede termijn aan de orde is.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**:

U heeft nog vier minuten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Oké. Dan doe ik rustig aan.

Voorzitter. Als de Sea-Watch niet vaart, dan wagen die mensen – ze komen met name uit Afrika – zich niet op zo'n rottig rubberbootje. Het zijn mensen op zoek naar een betere toekomst. Volgens mij is het grootste deel van hen niet echt vluchteling; daar kun je niet van spreken. Het zijn economische vluchtelingen en niet mensen die om andere redenen vluchten. Ik denk dat een groot deel van die 37.000 mensen geen echte vluchteling is. Wat we willen is natuurlijk opvang in de regio en op die manier de stroom controleren.

Hoewel de woordvoerder van Sea-Watch 3 er telkens op hamert dat het in de zeevaart een plicht is om schepen in nood te assisteren en tot redding over te gaan indien dat noodzakelijk is, is dat overigens niet het geval. Want wat Sea-Watch hier doet met zijn schip is mensen oppikken uit de Middellandse Zee en dan proberen om ze ergens af te leveren waar dat mogelijk is. Dat heeft niets te maken met het redden van schepen in nood of het zeerecht; dat staat daar haaks op, zo vertellen specialisten mij. Sterker nog, ze varen naar Italië of Malta. Dat is een stuk verder weg, terwijl je eigenlijk gewoon terug moet naar de kust van met name Libië. De Libische kustwacht moet daar ook gewoon zijn werk doen. De Europese missie van Frontex, de grenscontroles, en de zeemissie Sophia hebben zich inmiddels ook teruggetrokken uit zee, mede omdat ze een aanzuigende werking hadden. Dat hebben we gezien. 37.000 mensen zijn door deze pendeldienst overgezet in de afgelopen jaren. Ze moeten die bootjes dus terugbrengen naar de eerste vertrekhaven en de bootjes vervolgens vernietigen. Het terugbrengen naar de dichtstbijzijnde haven – ik kijk even naar de heer Voordewind – staat gewoon in het regeerakkoord. Opvang in de regio is het devies en deze illegale immigratie moet stoppen. Iedereen die in zo'n bootje stapt, weet het: hij is kansloos en riskeert eigenlijk voor niets zijn leven. Dat moeten we met elkaar niet willen. Dat moeten we stoppen. Dit schip moet niet meer uitvaren. Ten slotte, voorzitter, een vraag aan de Minister. We hebben het eerder gehad over het ICP. Dat is een soort promotiebureau dat de zeebrieven aanbeveelt. Vanwege het belang van de Sea-Watch daarin, vraag ik wat de status van het juridische onderzoek daarnaar is. Zijn er mogelijkheden om

de bureaus die op deze manier het pleziervaartuigschap en dergelijke misbruiken en aanbieden aan partijen zoals deze ngo's, aan te pakken? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Dan geef ik het woord aan de heer Wassenberg voor zijn inbreng.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Excuses dat ik wat later aankwam, maar het VAO Renovatie Binnenhof – ook heel belangrijk – liep erg uit, waardoor mijn hele agenda een beetje op de helling ging. Maar ik ben toch gekomen. Voorzitter. De besluitvorming in dit dossier heeft er alle schijn van dat het een haastklus is geweest. Daardoor is de zorgvuldigheid in het geding. Er zijn te veel onduidelijkheden, te veel vraagtekens, om hiermee akkoord te kunnen gaan. In haar brief van 11 december aan Sea Shepherd schrijft de Minister dat er een en ander in gang is gezet na de klacht van Malta over de Sea-Watch 3, een schip dat drenkelingen uit de Middellandse Zee redde. Daar hebben we het hier nu uitgebreid over gehad. Een en ander heeft geleid tot een besluit waarbij schepen die varen zonder winst-oogmerk en zonder plezieroogmerk, om het zo maar te noemen, maar die voor ideële doelen worden gebruikt, opeens onder andere regelgeving gaan vallen. Dat ook schepen van ideële organisaties veilig moeten zijn en dat de bemanning ter zake kundig moet zijn, betwist niemand. Dat betwisten die organisaties niet en dat betwist ook niemand hier aan tafel. Die ideële organisaties hebben veiligheid en professionaliteit hoog in het vaandel.

Ik zie hier toch vooral onduidelijkheden en vragen. Die onduidelijkheden leven ook bij de organisaties die getroffen worden door deze beleidswijziging en zijn niet weggenomen door de antwoorden van de Minister. We hebben het gespreksverslag van het onderhoud over die beleidswijziging gelezen. Dat gesprek vond plaats op 1 april met de vertegenwoordigers van Greenpeace en Sea-Watch – Women on Waves voelde zich zo voor het blok gezet dat hun vertegenwoordiger het gesprek heeft verlaten – en het verslag is op 17 april opgesteld. We lezen in dat gespreksverslag dat nog steeds niet duidelijk is welke schepen straks wel en welke niet onder de regeling vallen. In het verslag staat letterlijk, ik citeer: er is niet een volledig beeld welke individuele schepen het betreft. Sea-Watch heeft een WOB-verzoek ingediend om via de ILT die informatie te krijgen, maar daaruit bleek alleen dat het Ministerie van IenW geen lijst heeft waarop het gebruik van de verschillende schepen is geregistreerd. Niemand kan dus zeggen wat de exacte gevolgen van dit besluit zijn. De Minister antwoordt op schriftelijke vragen dat de beleidswijziging nog niet opgetekend was en nog wel zal worden neergelegd in regelgeving, maar dat de ongepubliceerde beleidswijziging toch direct van kracht wordt. Ik zie de Minister vragend kijken. Dat is het antwoord op vraag 27. Er is een categorie van schepen van organisaties met ideële doelstellingen gecreëerd, maar niemand weet dus welke individuele schepen wel of niet in die categorie vallen. Er is dus niet bekend wat de precieze effecten van het besluit zullen zijn.

De organisaties die aangeschreven zijn en die schijnbaar onder die regeling vallen, zijn daardoor overvallen en dat verdient geen schoonheidsprijs. Ik hoop dat de Minister dat met me eens kan zijn. Ik vraag haar daarom om meer tijd uit te trekken voor een goede procedure voor het goed in kaart brengen van de gevolgen van zo'n besluit en om de organisaties die het betreft hier echt bij te betrekken, dus niet achteraf, waarbij ze voor een voldongen feit worden geplaatst, zoals Women on Waves heeft geconcludeerd. Die organisatie heeft feitelijk gezegd: bekijk het maar, met deze poppenkast doen wij niet mee; wij stoppen met het gesprek. In een zorgvuldige procedure kan aandacht besteed worden aan

de vraag of aanvullende veiligheidseisen nodig zijn en hoe we die dan zouden moeten vormgeven, maar wel in die volgorde.

Voorzitter. De bescherming van levens van drenkelingen maar ook de bescherming van onze zeeën en oceanen, bijvoorbeeld walvissen, is belangrijk werk. Dat moet veilig gebeuren. Het moet niet worden tegengewerkt. Deze beleidswijziging doet dat wel. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Is de Minister bereid om die beleidswijziging niet op stel en sprong in te voeren, maar om in goed overleg met de betrokken organisaties maatwerk te leveren en duidelijkheid te scheppen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Ik vraag de heer Dijkstra of hij het voorzitterschap overneemt, zodat ik mijn inbreng kan leveren.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik had vandaag niet gepland om een hele lange inbreng te hebben. Ik sluit me grotendeels aan bij de woorden van de heer Voordewind, maar namens D66 wil ik wel een aantal kanttekeningen plaatsen bij de totstandkoming van dit besluit en met name bij de zorgvuldigheid daarvan, want wat ons betreft is dit eens maar niet meer. In tegenstelling tot wat de meeste mensen denken, is wetgeving namelijk niet een eerste stap, maar pas een laatste stap van een veel langer lopend proces. De eerste stap van dat proces is het beantwoorden van de vraag of er eigenlijk wel een maatschappelijk probleem is. Vervolgens komen dan de vragen aan bod of dat probleem zo groot is dat overheidsingrijpen gerechtvaardigd is, wat de daarmee samenhangende kosten zijn, welke kosten op het bordje van de burger komen, et cetera, et cetera.

Al deze vragen komen aan bod in de regels die de overheid zichzelf heeft opgelegd op het punt van het maken van nieuwe wetgeving. U kunt ze vinden op www.overheid.nl, onder de naam Aanwijzingen voor de regelgeving. We hebben die aanwijzingen niet voor niets. Wanneer de overheid van mensen vraagt om zich straks aan die nieuwe wet te houden, dan mogen mensen ook van de overheid verwachten dat zij zich bij het maken van de nieuwe wetten aan de eigen regels houdt.

Tot op heden blijkt uit niets dat de Minister het wetgevingsproces op een zorgvuldige wijze heeft doorlopen. Tot de dag van vandaag heeft ze ons niet duidelijk kunnen maken welk maatschappelijk probleem hier überhaupt mee wordt opgelost. Een aantal sprekers refereerden daar ook al aan. Dat er tot 1 april van dit jaar geen regels golden voor de scheepvaartveiligheid aan boord van deze categorie schepen, wil niet zeggen dat het aan boord van die schepen ook daadwerkelijk onveilig was. Al met al ontstaat door de handelwijze rondom deze beleidsregel een forse zweem van gelegenheidswetgeving. De uitlatingen van haar partijgenoot de heer Dijkstra van vanmorgen – ik citeer: «Wat mij betreft vaart de Sea-Watch nooit meer uit» – bevestigen dit beeld alleen maar meer en meer.

Voorzitter. Zoals gezegd: wil wetgeving effectief zijn, dan hoort daar een goede en zorgvuldige voorbereiding aan vooraf te gaan. Dat is ook de reden waarom wij de motie met diezelfde strekking van GroenLinks afgelopen week hebben gesteund. D66 gaat ervan uit dat het hier om een eenmalige actie van de Minister gaat en dat zij bij de verdere uitwerking de eisen van zorgvuldigheid, zoals het een zorgvuldige wetgever betaamt, niet meer uit het oog verliest.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dank voor uw bijdrage. We komen aan het einde van deze termijn. Ik denk dat de voorzitter wil schorsen voor een kwartiertje.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dat klopt helemaal. Nou, om precies te zijn: voor tien minuten. Ik kijk even naar de Minister: tien minuten, een kwartiertje? Tot 19.10 uur? Prima.

De vergadering wordt van 18.57 uur tot 19.10 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik bied de Minister de gelegenheid om de gestelde vragen in de eerste termijn te beantwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het debat van vanavond meteen maar even inkaderen. Ik ben natuurlijk de Minister die verantwoordelijk is voor scheepvaart en ik ben niet de Minister die over migratie en dergelijke bredere problemen gaat. Daar ga ik dus ook niet over in gesprek met de Kamer. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van de collega van JenV, in dit geval van mijn collega Harbers. Ik heb me dus vooral gericht op die scheepvaart en wat er nodig is om daar de veiligheid te borgen. Daarom heb ik in september 2018 besloten tot die beleidswijziging ten aanzien van de registratie en certificering van zeeschepen van organisaties met ideële doelstellingen, want inmiddels was bekend geworden dat onder de categorie pleziervaartuigen tal van vaartuigen vallen die eigenlijk niet voor dat doel van recreatief plezier worden gebruikt. Omdat ze in dat register staan, waren belangrijke eisen op veiligheids- en bemanningsgebied eigenlijk niet van kracht, maar er zijn wel vergelijkbare risico's waarmee zo'n schip in aanraking kan komen.

Ik ben toen dus gestart met het uitwerken van een beleidswijziging voor de categorie schepen die hieronder vallen. Ik heb destijds tegen uw Kamer gezegd dat ik de betrokkenen daar uiteraard bij wil betrekken en dat ik daar later ook op terug zou komen. Inmiddels hebben we gemeend om eerder in actie te moeten komen voor de categorie schepen die stelselmatig drenkelingen oppikken, omdat zich daar ook risico's manifesteren; een aantal van u heeft dat ook gememoreerd. Er hebben zich nu al een paar keer situaties voorgedaan waarin men niet meteen terecht kon in een veilige haven maar langdurig op zee moest verblijven. Dat brengt andere risico's met zich mee. Per 1 april jongstleden is de regeling daarom in werking getreden waarmee de schepen die in deze categorie vallen, aan veiligheids- en bemanningseisen moeten voldoen als ze uitvaren.

Om meteen maar even het woord «proportioneel» erbij te pakken: zijn dit nu proportionele eisen voor een dergelijk schip? We hebben allereerst gezocht naar aansluiting bij internationaal bekende eisen. Mevrouw Kröger vergeleek het overigens met een cruiseschip. We hebben de categorie eisen voor een passagiersschip helemaal niet overwogen. Daar hebben we natuurlijk wel naar gekeken, maar dat zijn disproportioneel zware eisen die wij niet gerechtvaardigd vonden. We hebben dus niet gekozen voor de regelgeving die past bij een koopvaardijship, dat alleen maar goederen vervoert. We hebben juist geprobeerd om proportioneel te zijn en daartussenin te gaan zitten. Daarom hebben we willen aansluiten bij de «special purpose ships»-code. Die term zegt het al: «special purpose». Het gaat dus om bijzondere doelstellingen waar je meer maatwerk voor zou kunnen leveren. Dat is een internationale code voor schepen die naast bemanning ook personen aan boord hebben.

Over het nieuwe normenkader voor de andere schepen ben ik ook nog in overleg met de organisaties om met hen contact te zoeken over de

beleidswijziging. Ik heb u daar ook nog een brief over gestuurd, volgens mij afgelopen donderdag. Het proces dat ik daarbij voor ogen heb, is ook in die brief vermeld. Daar kom ik straks meer in detail op terug.

Mevrouw Kröger vraagt of we nou bezig zijn om lastige vragen van andere landen te ontwijken. Vragen van andere landen laat ik meer bij de collega van Buitenlandse Zaken, maar ik ben natuurlijk wel aanspreekbaar op vragen die specifiek zien op de scheepvaart en op veiligheidsaspecten daarvan maar overigens ook op milieuaspecten en bredere regelgeving rondom scheepvaart. De vragen van Malta waren aanleiding om het sinds 1989 ingezette beleid voor schepen van organisaties met een ideële doelstelling opnieuw te bekijken.

De heer Voordewind vroeg of het klopt dat in de aanloop naar de migratietop ideeën zijn aangedragen vanuit andere ministeries om deze schepen de vlag te ontnemen. Er is inderdaad contact geweest tussen die andere departementen en IenW. Ik heb geantwoord – daar kom ik nog op terug – dat er geen reden is om deze schepen te vlag te ontnemen. Dat kan niet en dat wil ik ook niet doen. Maar zoals gezegd kom ik daar nog op terug. Verder ga ik gewoon over mijn eigen beleidsterrein, de veiligheid op zee.

Om hoeveel schepen met ideële doelstellingen gaat het eigenlijk? Ik heb daarover in mijn brief van 18 april al iets gezegd. Er zijn circa 2.500 schepen in dit register van pleziervaartuigen ingeschreven. De overgrote meerderheid bestaat uit pleziervoertuigen die op naam staan van particulieren. Er zijn ruim 30 schepen op naam van een rechtspersoon. En er zijn acht schepen waarvan we nu zeker weten dat ze onder de beleidswijziging vallen. Maar ik heb het vervolgproces voor de toekomst geschetst als het gaat om die categorie van 30 schepen en om – je weet het niet – mogelijk ook de categorie particulieren. We gaan ze allemaal aanschrijven en we gaan er een proces voor instellen met een internetconsultatie. Want ik heb heel goed uw motie gezien over de toepassing van zorgvuldigheid. Dat ga ik dus ook doen.

Een vraag die steeds terugkomt, is of deze regeling ook geldt voor de KNRM. Nee, want de regeling gaat over schepen onder Nederlandse vlag, en de KNRM vaart niet onder die vlag, is niet ingeschreven in het Nederlands vlagregister. Bovendien is de inzet anders, want ze varen gewoon bij de Nederlandse kust, en het gaat om kleine aantallen drenkelingen, die ook niet in de situatie komen dat ze geweigerd worden in een haven. Dat is dus een heel andere situatie.

Hoe zit het met opleidings- en onderzoeksschepen? Hoe geldt de beleidswijziging daarvoor? Ook daarvoor geldt dat het normenkader voor deze schepen nog uitgewerkt moet worden. Daarover ga ik dus graag in gesprek met de organisaties die het betreft, en ik ga ervan uit dat zij, los van de gesprekken met ons, hun opvattingen en wensen zullen ventileren in de internetconsultatie. Daarna zal ik dat normenkader opstellen en uiteraard ook met u bespreken. Wat betekent de beleidswijziging bijvoorbeeld voor de zeecadetten, vroeg onder anderen de heer Voordewind. Iemand anders had het ook nog over de verenigingen, gericht op het behoud van bijzondere schepen. Veel historische schepen vallen onder de bruine vloot, dat zijn simpel gezegd de houten schepen. Daarop is al een heel apart kader van toepassing, dus dat staat hier ook buiten. Nogmaals, de beleidswijziging gaat over schepen die als pleziervaartuig zijn geregistreerd, maar niet recreatief worden gebruikt. Bij de zeecadetten gaat het wel om recreatief gebruik en die vallen dus ook niet onder de beleidswijziging. Ook voor hen vloeit daaruit geen aanpassing voort.

Dan over het proces: ik heb van u begrepen dat u vindt dat het niet de schoonheidsprijs verdient. Die zal ik dus ook niet claimen. Ik heb er wel begrip voor dat u dat vindt. Maar soms is het gewoon noodzakelijk om snel te handelen. U bent over hoe we verder willen gaan met het normenkader geïnformeerd in de brief van 18 april. Dus voor die overige

categorieën gaan we graag het gesprek aan. De heer Voordewind vroeg of ik al een plan van aanpak heb gemaakt om ook de andere gebruikers te benaderen. De heer Wassenberg en de heer Von Martels hadden het over Women on Waves. Ja, ik ga al die partijen benaderen. Nogmaals, er komt ook een consultatiefase in. Ik ga ze allemaal nog eens zelf aanschrijven, inclusief de particulieren.

Met welke organisaties is de Minister precies in gesprek gegaan? We zijn in gesprek geweest met Sea-Watch, waarvan ik een aantal bekende gezichten op de tribune zie, met Greenpeace, met de Sea Shepherds, met Women on Waves en met Jugend Rettet. Het vervolgproces, nogmaals, staat in de brief van 18 april. We gaan dus met de andere ngo's waar geen acuut veiligheidsrisico is, nog nader in gesprek. Want u hebt kunnen lezen dat we dan koersen op een overgangstermijn van een jaar.

Dan kom ik meteen op de vragen van mevrouw Kröger en de heer Voordewind: is de Minister bereid een overgangsfase in te voeren? Ja, waar het geen directe veiligheidsrisico's betreft bij andere organisaties, zeker. Kan dit ook voor Sea-Watch? Daarvan heb ik net aangegeven waarom we de beleidswijziging toch snel wilden invoeren: schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen worden geconfronteerd met de veranderende omstandigheden in de Middellandse Zee. Drenkelingen zijn, is gebleken, langere tijd aan boord, waardoor zich veiligheidsrisico's kunnen voordoen, die zich normaliter niet zouden kunnen voordoen.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Laçin een vraag.

De heer Laçin (SP):

Eigenlijk heb ik een vraag over het hele eerste deel van de beantwoording van de Minister. Want het is heel makkelijk om hier te zeggen dat je over je eigen beleidsterrein gaat, om vervolgens te duiken voor de grotere gevolgen die het heeft. Want dat heeft deze kwestie. Daar gaat dit debat over. De Minister zegt dat ze gaat over de veiligheid op schepen, zonder te kijken welke gevolgen dat heeft. Ik vind dat dat echt niet kan, wat ik eerder al heb gezegd, maar wat ik hier herhaal. Wij hebben hier met een kabinet te maken. Ik begrijp dat deze Minister over een deel gaat, maar haar collega's gaan natuurlijk over een ander deel. Dat zijn bijvoorbeeld migratie en het redden van mensen die op die gammele bootjes stappen. Mijn vraag aan de Minister, die ik ook in mijn inbreng heb gesteld, gaat erover dat zij nu ook weer zegt dat het soms noodzakelijk is om snel te handelen. Maar die noodzaak is er helemaal niet, omdat in dit geval de Sea-Watch al heel lang dit werk doet. We moeten juist het eigenlijke probleem aanpakken, namelijk dat landen schepen zoals de Sea-Watch niet laten aanmeren. Dát is het echte probleem. Lossen we dat op, dan kan iedereen daarna zijn eerlijke deel opvangen. Moeten we dat probleem niet oplossen, en zijn we hier niet bezig met het pesten of plagen van de Sea-Watch door gelegenheidsargumenten te gaan zoeken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb met de heer Laçin wel vaker discussies over hoever een beleidsterrein van een individuele Minister strekt. Ik ga nou eenmaal niet over het migratiebeleid, ik kan geen beleidswijziging instellen waardoor dat probleem ineens is opgelost. Ik doe wat binnen mijn beleidsterrein noodzakelijk is. Als daar veiligheidsrisico's worden gesignaleerd, wil ik het niet meemaken dat er straks op het schip door wat voor reden dan ook ineens een lekkage of een brand aan boord komt, omdat het niet op orde is. Dat risico wil ik niet nemen. Ik heb ook begrepen dat de organisatie dat zelf ook niet wil. Dus ik denk dat er beter een klassenbureau kan worden ingeschakeld om te kijken of het voldoet en, zo nee, dat het op orde wordt gebracht. Dan ga ik meteen door naar de vraag of ik er nou op uit ben om dit schip forever aan de ketting te leggen of uit de vaart te nemen, zonder

me aan andere terminologie te wagen. Nee, daar gaat deze Minister helemaal niet over. Als aan de wet- en regelgeving wordt voldaan, kan dit schip weer precies doen wat het van plan was te gaan doen.

De voorzitter:

De heer Laçin. Even voor de kijkers thuis: een klassenbureau is geen heel goed onderzoeksbureau, maar een bureau dat schepen in klassen indeelt. Meneer Laçin, aan u het woord.

De heer Laçin (SP):

Dank voor uw uitleg, voorzitter. De Minister zegt iets aparts: ze gaat daar niet over. Dat klopt, maar de vraag is of de intentie er is om de Sea-Watch definitief aan de kant te houden. Dat u er niet over gaat is wat anders. Ik wil terug naar het oorspronkelijke punt. Want deze Minister heeft haar eigen beleidsterrein; eens. Maar volgens mij overleggen de Ministers ook heel vaak met elkaar. Als deze Minister een besluit neemt dat gevolgen heeft op andere terreinen, dan neem ik aan dat daarover afstemming en overleg plaatsvindt. Want het aan de ketting leggen van de Sea-Watch heeft gewoon tot gevolg dat de risico's voor mensen die de overtocht moeten maken, veel groter worden. Dit beleid is daarvoor ook verantwoordelijk. Ik vind nogmaals dat deze Minister niet kan duiken voor die verantwoordelijkheid door te zeggen dat dit niet haar beleidsterrein is. Zij moet verder antwoord geven op de vraag of de Sea-Watch ook niet gewoon een overgangstermijn moet krijgen om eventueel aan de nieuwe normen te gaan voldoen. Dat zou proportioneel, aannemelijk en acceptabel zijn. Wat deze Minister nu doet, is niet acceptabel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begin even met dat laatste: de overgangstermijn. Er zijn veiligheidsrisico's gesignaleerd. Ik kan niet zeggen: het is onveilig, maar doet u het maar een paar maanden. Dat kan gewoon niet. Als je nu op missie gaat en er breekt brand uit, dan moet je gewoon nu aan de eisen voldoen. Als het om veiligheid gaat, kun je niet voor een paar maanden een uitzondering maken. Er is gezegd dat ik met collega's over het een en ander spreek, maar die veiligheidseisen zijn mijn eigen ministeriële verantwoordelijkheid. Natuurlijk heb ik datgene wat ik van plan was, besproken in het kabinet. Noch de collega van Buitenlandse Zaken, noch de Staatssecretaris voor Asielzaken, heeft hiertegen bezwaar aangetekend. Geen van beiden heeft gezegd dat zij daar een hele negatieve uitwerking van verwachtten. De ministerraad heeft er kennis van genomen dat ik dit noodzakelijk acht voor de veiligheid.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er is toch wel heel veel problematisch in de antwoorden van de Minister. Ten eerste gaat deze Minister wel degelijk over drenkelingen op zee. Dat is wel degelijk haar beleidsterrein. Nu zegt zij dat het haar gaat om de veiligheid: je wilt toch niet dat er brand op zo'n schip uitbreekt of dat het zinkt? Dat suggereert dat de mensen in zee, terwijl ze aan het verdrinken zijn, veiliger zijn dan óp zee, omdat ze het risico lopen dat er brand uitbreekt. Zegt de Minister nou eigenlijk: als er brand is en de brandweer komt terwijl de apk van de brandweerauto nog niet gedaan is, moet de brandweer maar niet gaan blussen? Wat zegt de Minister nou eigenlijk? Zij claimt dat het niet gaat om het aan de ketting leggen van de Sea-Watch, dat het niet gaat om de migratiedoelen. Neemt zij dan ook in hele stellige bewoordingen afstand van de uitspraken van de heer Dijkstra, die zegt dat het precies daarom gaat? Hij zegt dat het schip nooit meer mag uitvaren en dat het door de shredder moet.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik spreek gewoon als Minister. Ik vind het heel raar dat ik afstand zou moeten nemen van woorden van individuele Kamerleden. Iedereen gaat over zijn eigen woorden. Bij mij is veiligheid het enige doel hier. Daar sta ik voor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan blijft toch de vraag waarom een beleid dat we sinds 1989 hebben, een open-armsbeleid om schepen van ideële organisaties de mogelijkheid te bieden om onder Nederlandse vlag tegen minder hoge kosten te varen, ineens gewijzigd wordt na vragen van Malta. Als je kijkt in de stukken die via een WOB-procedure openbaar zijn geworden, blijkt dat het wel degelijk een overleg was bij het directoraat Migratie over: wat kunnen we doen aan migrantenschepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, vanuit het gezichtspunt van mevrouw Kröger begrijp ik dat wel, maar we hebben op meer dossiers gezien dat zich al dan niet door een ongeluk ineens veiligheidsrisico's openbaren die we daarvoor niet gezien hadden. Vanaf het moment dat ik er als Minister kennis van heb dat die risico's zich voordoen, heb ik de verantwoordelijkheid om daarnaar te handelen. Toen we dit niet wisten... Die situatie deed zich in het verleden ook lang niet altijd voor. In het verleden konden schepen wel direct in een veilige haven terecht. Je moet handelen naar het feit dat dat nu niet het geval is en het feit dat je weet hebt van de risico's die dat met zich mee kan brengen. Dat is precies wat ik doe.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Kan de Minister dan toch aangeven wat de aanleiding is voor de eerste bijeenkomsten die hierover belegd zijn? De aanleiding daarvoor was toch de migratietop van 24 juni 2018? Ik ben gewoon benieuwd naar de aanleiding van deze hele operatie. Er zijn geen incidenten geweest. Er is niemand verdrongen die al op het schip zat. Maar er is wel een EU-top geweest en naar aanleiding daarvan is er een uitvraag geweest bij verschillende ministeries: kom eens met handelingsperspectieven voor die ngo-schepen. Kan de Minister bevestigen dat dat de aanleiding is geweest?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het hangt ervan af wat u als een aanleiding waarvoor beschouwt. Die contacten zijn er geweest. Toen is ook gevraagd of de Minister die schepen de vlag niet kan ontnemen. Daar heb ik op geantwoord dat dit niet het geval was en dat ik dat dus ook niet ging doen. Ik heb net ook nog Malta aangehaald, waarbij voor het eerst ook naar de techniek van schepen is gekeken. In september zijn we gekomen met de regeling, gebaseerd op de veiligheid. Toen heb ik dit ook niet meteen stelselmatig ingezet voor schepen die stelselmatig drenkelingen oppikken, omdat we toen nog niet het beeld hadden dat er sprake zou zijn van zo'n acuut risico. We kwamen toen in eerste instantie breed tot de conclusie dat er sprake was van een hele categorie pleziervaartuigen, waarvan een aantal niet voor plezier werden gebruikt maar voor andere doelen. Daarbij kwam de vraag naar voren of het dan niet logisch zou zijn om daarvoor te komen met een normaal, proportioneel eisenpakket ten aanzien van de veiligheid van het schip en de bemanning. Dat is nu onderweg. Vervolgens kregen we de nieuwe situatie in Italië, waarbij je inmiddels ook moet constateren dat de situatie op de Middellandse Zee dusdanig is geworden dat er zich risico's voor gaan doen met het langere tijd op zee moeten verblijven. Ik denk dat iedereen het fijn zou vinden als dat morgen is opgelost maar dat is niet zo. Gelet op de risico's die er nu zijn, waarbij er geen zicht op is dat het binnen een maand ineens wel voor elkaar is, moeten we deze zeer proportionele veiligheidseisen stellen.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Dat geeft in ieder geval een beetje een inkijkje, want we moeten ook niet om de hete brij heen blijven draaien. De aanleiding in eerste instantie was die EU-migratietop. Toen is er een uitvraag gedaan naar verschillende ministeries, waaronder dat van de Minister. De Minister zegt: kijk eens of de vlag ontnomen kan worden van dit soort schepen. Dat was de uitvraag die de Minister dan blijkbaar bereikte. Dan hebben we dat punt in ieder geval opgehelderd. In eerste instantie was het niet een kwestie van de veiligheid maar van de migratie en wat daaraan kon worden gedaan. Er varen schepen onder de Nederlandse vlag en wat kunnen we daaraan doen? Dat is dan helder. Dan is natuurlijk de andere vraag hoe het nou komt dat die schepen zo lang met die drenkelingen aan boord moesten varen. Nederland heeft het SAR-verdrag ondertekend. Wat heeft Nederland toen gedaan om een veilige haven te vinden voor een schip dat onder Nederlandse vlag voer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kan ik hier alleen spreken vanuit mijn eigen verantwoordelijkheid. Dan lopen de contacten via de kustwacht en voor zover ik weet hebben die altijd gedaan wat ze normaal bij ieder schip dat om assistentie vraagt, doen. Dat zullen we ook blijven doen. Dat heb ik ook in de contacten met Sea-Watch en andere steeds aangegeven. Uiteraard zullen we aan onze verplichtingen voldoen.

De **voorzitter**:

De heer Voordewind met nog een vervolgvraag.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Wij krijgen signalen dat er na 19 januari geen betrokkenheid meer is geweest van Nederland toen er bijstand gevraagd werd voor een veilige haven. We tuigen nu een heel systeem op omdat eventueel vluchtelingen, migranten, langer aan boord zouden moeten zitten. Daar maken we een heel beleid voor en een ministerieel besluit. Dan heb ik nog wel de volgende vraag, waarvan ik mij realiseer dat het een als-danvraag is. Als er straks een regeling komt dat die drenkelingen helemaal niet meer zo lang aan boord zouden moeten blijven – het EU-voorzitterschap, Roemenië, is bezig om tot een eerlijke verdeling te komen – dan is mijn vraag of de Minister het MB dan weer gaat intrekken. Tuigen we nu een heel systeem op voor een crisis die er misschien nu is maar misschien over drie maanden niet meer? Waar doen we dit precies allemaal voor?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is inderdaad een als-danvraag van de heer Voordewind. Als die situatie zich helemaal oplost en we de hele migratieproblematiek onder controle krijgen, dan hoeft het schip überhaupt niet meer te varen want dan doet die situatie zich niet meer voor. Dus dat zijn wel erg vergaande als-danvragen. Als er geen migrantenstroom onze kant op komt, dan doet het probleem zich inderdaad niet voor. Dan zou je misschien ooit kunnen zeggen: dit soort schepen bestaat überhaupt niet meer met deze ideële doelstelling, dus het is niet meer nodig. Maar daar is nog geen zicht op.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Misschien ter verduidelijking: mijn vraag was niet dat dan de hele migrantenstroom zou opdrogen. De vraag was: wat gebeurt er als er een regeling is zoals het EU-voorzitterschap Roemenië nu voorstelt, dat die drenkelingen niet meer wekenlang over de zee hoeven te zwerven, maar dat er een verdeling komt over Europa? Dus gaat de Minister dan die regeling intrekken, omdat het dan niet meer hoeft?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als er een structurele oplossing voor dit probleem zou zijn, dan zou het misschien in de toekomst niet meer nodig zijn. Alleen, ik heb te maken met de huidige situatie en die moet ook veilig zijn. En daarin zit nou net waar ik ook met u verschil over de vraag of er een overgangstermijn kan zijn. Zolang deze situatie deze risico's meebrengt, vind ik deze regelgeving nodig en proportioneel. En natuurlijk, als het probleem op wat voor manier dan ook opgelost wordt, dan kun je dat gaan herbezielen. Maar zover zijn we nog niet. En dan kun je daar ook niet op gaan voorsorteren.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik denk dat we het met elkaar eens zijn dat het met Sea-Watch, dat daar dan vaart, anders is op de Middellandse Zee, waar het echt kan stormen en spoken, dan op de Loosdrechtse Plassen, en dat het dus veilig moet zijn. Mijn vraag gaat over het pleziervaartregister. Het staat er nu zo ingeschreven, terwijl het wel langer is dan de maximumlengte die ervoor staat. En zo zijn er nog een aantal schepen; u heeft er net acht genoemd, dacht ik. Sea-Watch is een Duitse ngo. Waarom varen ze dan niet gewoon onder Duitse vlag? Is het zo dat, met pleziervaartuigen als een aparte categorie bij ons, daar dan eigenlijk misbruik van wordt gemaakt? Waarom varen ze niet onder Italiaanse vlag of Franse vlag of Poolse vlag? Waarom zit het onder Nederlandse vlag? Daarmee is de ellende namelijk ook voor ons.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik zit hier niet om voor Sea-Watch te spreken. U zult aan Sea-Watch zelf moeten vragen waarom zij voor welke vlag kiezen. Ik sta gewoon voor het Nederlandse vlaggenregister, voor de verschillende categorieën en de bijbehorende regelgeving, die dit ook veilig moeten maken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Maar deel ik dan met de Minister dat, omdat er in Nederland een categorie is die er ergens anders blijkbaar niet is – tenzij dat wel zo is, en dan hoor ik dat graag – die categorie hier eigenlijk wordt gebruikt, of zeg maar misbruikt, door zo'n organisatie om haar werk te kunnen doen? Vanuit hun idealen is dat misschien goed denkbaar, maar die categorie van pleziervaartuigen is daar nooit voor bedoeld, toch? En daarmee kunnen ze dan dat soort dingen doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik de Kamerdebatten even terughaal, waar ikzelf destijds ook niet bij betrokken ben geweest, dan is deze hele categorie natuurlijk open-armsbeleid, zoals mevrouw Kröger het net omschreef. Vooral Women on Waves was destijds, dacht ik, de aanleiding om dit mogelijk te maken. Tja, ik denk dat we nog steeds een open-armsbeleid hebben, alleen moet het wel veilig zijn. Dat is het enige verschil dat er door de huidige regelgeving aan wordt toegevoegd. En voor de rest zou ik daar ook geen andere conclusie aan willen verbinden.

De **voorzitter**:

Heeft de heer Dijkstra nog een vervolgvraag? Dat is niet het geval. Dan mag de Minister verder met haar «veilige openarmenbeleid».

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is best een mooie samenvatting, voorzitter. De heer Voordewind vroeg nog: is de Minister bereid om te komen tot een overgangsfase aangaande niet-urgente eisen, zoals training? Hij noemde dat als voorbeeld. Een gekwalificeerde bemanning is natuurlijk wel heel belangrijk voor de veilige inzet van een schip. En een belangrijk onderdeel om die bemanning ook goed gekwalificeerd te laten zijn, is training. Ik zou die training

dus niet direct willen bestempelen als iets wat niet urgent is. Dus ik zie geen mogelijkheden om daarvoor een overgangstermijn te hanteren. Was mijn ministerie bereid om samen met Sea-Watch een analyse te maken van de verschillende categorieën, of was de SPS-code de enige optie? Op het ministerie is een aantal malen met Sea-Watch gesproken. Daarbij heb ik aan hen kenbaar gemaakt dat ik graag wil aansluiten bij een gangbaar internationaal kader. U kent ook de andere dossiers wel; dit is een beetje ingegeven door de ingewikkelde omstandigheid, ook internationaal, als je een eigen normenkader hebt dat verder in geen enkel land herkend wordt. Dat is ook voor de handhaafbaarheid allemaal niet bevorderlijk, dus liefst sluit ik gewoon aan bij een herkenbaar internationaal kader. SPS-code sluit in dit geval ook het best aan bij het soort gebruik van het schip. Ik heb ook geprobeerd om aan Sea-Watch over te brengen dat dat het meest redelijke zou zijn. Ik heb hun ook gezegd dat een registratie als vrachtschip niet realistisch is, want mensen zijn nu eenmaal geen vracht. Van een registratie als passagiersschip zag ik ook wel in dat die veel te ver zou gaan. Daar hebben we dus ook niet voor gekozen.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog of de wet niet gewijzigd moet worden. Op grond van het Wetboek van Koophandel en de Zeebrievenwet kunnen organisaties met ideële doelstellingen hun schepen als pleziervaartuig registreren en een zeebrief aanvragen. De beleidswijziging wijzigt dat feit op zich niet. Dat kan dus ook gewoon nog steeds. Ook de gestelde eisen veranderen dat niet. Dus voor schepen geregistreerd als pleziervaartuig die niet als zodanig worden gebruikt, kan ik natuurlijk los van die wetgeving veiligheidseisen stellen. Maar ook nieuwe schepen kunnen dus aanvragen doen om alsnog een zeebrief te krijgen, mits ze zich aan alle regels houden.

Is de beleidswijziging niet erg nadelig voor ideële organisaties? De beleidswijziging en het stellen van veiligheids- en bemanningseisen vinden wij toch proportioneel. Ze moeten nu eenmaal veilig zijn, ongeacht de doelstelling van het schip. Daar vloeien dus ook kosten uit voort. De heer Voordewind heeft gevraagd of koopvaardij schepen voldoende eten en drinken aan boord hebben als ze onverhoopt drenkelingen tegenkomen die ze aan boord moeten nemen. Koopvaardij schepen zijn daar niet altijd voor toegerust. Het kan zich incidenteel voordoen, maar het verschil is natuurlijk dat als het stelselmatig je missie is om drenkelingen aan boord te nemen – daarom staat het woord «stelselmatig» in de regelgeving – je die voorzieningen aanwezig moet hebben. Dat geldt ook als een koopvaardij schip, een vrachtschip, dit zou gaan doen. Vandaar dat de regeling ook geldt voor vrachtschepen.

Moeten we als Nederland niet eisen dat alle Europese landen hun verantwoordelijkheid nemen? Ik heb dat al aangegeven: het is toch echt de verantwoordelijkheid van de collega's van Buitenlandse Zaken, van JenV en met name van Migratie om te proberen daar goede afspraken over te maken met die landen.

De PVV vraagt nog of ik de zeebrief van de Sea-Watch 3 zou willen intrekken. De gronden voor de intrekking van een zeebrief staan opgesomd in de zogenaamde Zeebrievenwet. De activiteiten van Sea-Watch vallen niet onder de intrekkinggronden, dus ik ben niet van plan om die zeebrief in te trekken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dit komt wel op een bijzonder moment. We hebben gezien dat het in 2011 onder leiding van oud-VVD-Minister Schultz juist de bedoeling was om de intrekkingwet voor zeebrieven op te rekken, juist om dit soort dingen mogelijk te maken. Kan de Minister ons uitleggen hoe zij daar nu in staat en of zij nog steeds bereid is om de wet die het mogelijk maakt om een zeebrief in te trekken, op te rekken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb te maken met het kader zoals het er nu ligt. Ik geef aan dat daarin op dit moment geen enkele grond is om de zeebrief van Sea-Watch in te trekken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ze draait er een klein beetje omheen, voorzitter. Ik vroeg mevrouw de Minister of ze toch nog eens wil kijken naar het voorstel dat in 2011 door toenmalig VVD-Minister Schultz werd ingediend om juist de intrekingswet van de zeebrieven te verruimen. Is ze daartoe bereid?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is wel mijn voornemen om die wet ook een keer afgehandeld te krijgen, dus we zullen met elkaar ook discussies gaan voeren hoe we dat een stap verder brengen. Zo liggen er nog wel een paar wetsvoorstellen meer, kan ik u melden, die ik graag tot een afronding zou brengen met deze Kamer. Om in het maritieme te blijven: de Wet op de loodsplicht zou bijvoorbeeld een mooie zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Het kan ons niet snel genoeg op tafel liggen hier.

De voorzitter:

Prima. De Minister gaat verder met haar beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eigenlijk dacht ik dat ik de meeste vragen beantwoord had.

De voorzitter:

De heer Dijkstra heeft toch nog een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wachtte met spanning en dacht: het gaat nog komen. U zou er namelijk op terugkomen, maar u deed dat niet. «Ik zie er geen reden toe om de vlag te ontnemen. Ik wil dat niet doen. Ik kom er zo op terug.» Dat zei de Minister. Ik heb het niet gehoord en ik wil wel dat die vlag kan worden ingetrokken. Ik wil weten wat voor wet daarvoor nodig is. Als we dan toch wetten gaan maken hier, zeg ik: kom maar op met zo'n wet om dit voor elkaar te krijgen, zodat Greenpeace volgend jaar onder Poolse vlag vaart en Women on Waves onder weet ik welke vlag.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, niet onder de Poolse vlag. Dat gaan ze daar zeker niet goed vinden!

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, maar dat is precies het probleem dat we hier aanstippen.

De voorzitter:

Uw vraag is helder. De Minister gaat antwoorden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wij zijn de pisang omdat dit soort organisaties onder onze «goodwill en open arms»-politiek gewoon varen.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, u haalt er nu zelfs de Indonesische vlag blij. Uw punt is helder. De Minister gaat nu antwoorden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mijn vraag is dus: hoe kunnen we in de toekomst die vlag afpakken, wat is daarvoor nodig en wanneer kunnen we een wetsvoorstel verwachten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan val ik toch een beetje in herhaling. Ik wijs op de discussie die ik net met de heer Van Aalst heb gehad. Er ligt een wetsvoorstel dat bredere intrekkingsgronden in zich heeft. Daar zullen we met elkaar het gesprek over moeten voeren. Dat is de wetgeving die daarvoor nodig zou zijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is precies het antwoord dat ik wil horen. Dan hoor ik graag zo meteen de naam van die wet. Dan gaan we er een planning aan koppelen en krijgen we dat als Kamer wat mij betreft gewoon voor mekaar.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De Rijkswet nationaliteit zeeschepen. Onder die naam kunt dat terugvinden.

De **voorzitter**:

Met dien verstande dat initiatiefwetgeving altijd haar eigen naam dan nog krijgt.

Mevrouw Kröger, ik zag dat u nog een vraag hebt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De specifieke situatie van de Sea-Watch is één, maar er is ook de vraag wat dit voor al die andere organisaties betekent. De Minister begon haar betoog met «het was inmiddels bekend geworden dat schepen van ideële organisaties als pleziervaartuig geregistreerd zijn». Naar de mening van de Minister hebben die geen recreatieve doelstelling. Kennelijk was er door vragen van Malta opeens een veiligheidsprobleem. Daardoor wilde de Minister het open-armsbeleid tegen het licht houden. Zo begon de Minister haar betoog. Dan is mijn vraag eigenlijk: op welke manier hebben de vragen van Malta over de situatie van de Sea-Watch een risicoanalyse van bijvoorbeeld de schepen van Greenpeace of Women on Waves of welke ideële organisatie dan ook aan het licht gebracht?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het is altijd moeilijk om precies aan te geven wat nou precies wat getriggerd heeft. Maar er worden vragen gesteld over schepen, zoals de vraag: het schip vaart onder Nederlandse vlag; wat houdt het eigenlijk in om onder Nederlandse vlag te varen? Daar begon het mee. Toen bleek ook nog dat er een vraag was hoe het ICP precies in elkaar zat. Dan ga je je verdiepen in de vraag wat het betekent om onder Nederlandse vlag te varen en vervolgens hoor je dat dit gebeurt onder de categorie «pleziervaartuigen». Dan frons je toch ook even je wenkbrauwen en denk je: wat zit er allemaal in die categorie «pleziervaartuigen»? Zo ga je natuurlijk steeds verder nadenken. Dan stel je je de vraag hoe die categorie «pleziervaartuigen» zich verhoudt tot de veiligheid. Zoals u in uw betoog als eerste noemde, is veiligheid een zeer belangrijk onderwerp bij ons op het ministerie en staan we daar regelmatig bij stil, dus ook in dit kader.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit geeft een heel mooi inkijkje in het hoofd van de Minister en de wonderlijke zoektocht die ze doorliep toen ze als Minister begon op dit dossier. Maar op het moment dat de Minister besluit om nieuwe, strengere regels te maken, is de vraag in het licht van behoorlijk bestuur en proportionaliteit wat de veiligheidsanalyse, de risicoanalyse was om bijvoorbeeld een Greenpeace of een Women on Waves opeens aan een strenger regime te onderwerpen. Naar mijn weten was die analyse er niet. De vragen van Malta gingen niet over deze organisaties. Er was geen

acute aanleiding en er was geen risicoanalyse om tot dit nieuwe, strenge regime te komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kun je verschillend over denken. Het is een feit dat de eisen aan een pleziervaartuig gewoon niet in verhouding staan tot de risico's aan boord van dit soort schepen. Ze lijken veel meer op koopvaardij schepen dan op pleziervaartuigen. De constatering an sich dat de eisen ten aanzien van een gekwalificeerde bemanning er niet waren, vind ik aanleiding genoeg om te zorgen dat die wel op orde komen. Ik heb u namelijk ook allemaal horen zeggen – volgens mij betwisten zelfs de organisaties dat niet – dat het voor ieder schip dat toch serieus op zee is, heel goed is om de basic veiligheidsvoorwaarden op orde te hebben. Dat geldt ook ten aanzien van een gekwalificeerde bemanning en ten aanzien van hoe je met mensen aan boord omgaat. Ook daar hebben we geprobeerd proportioneel te zijn. We weten ook dat de meeste van deze schepen met vrijwilligers varen. Dus we hebben ook niet de arbeidsvoorwaardeneisen die daarbij horen van toepassing verklaard. We hebben gezegd: nee, laten we er nou voor zorgen dat we daar rekening mee houden en dat we bijvoorbeeld wel een recht op repatriëring van mensen in noodsituaties en dergelijke borgen, ook voor de vrijwilligers. Ik denk dus dat we er echt ons best voor hebben gedaan om dat zo proportioneel mogelijk in te richten.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, nog een vervolgvraag?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk toch wel dat hier de kern van het probleem zit: dat er dus eigenlijk geen risicoanalyse aan ten grondslag lag. Dat waren alleen vragen van Malta met betrekking tot een specifiek schip, en dat gold opeens voor een hele categorie. Daar blijven toch ook vragen over bestaan. Wat houdt nou precies die categorie in? Eigenlijk definieert de Minister het nu als pleziervaartuigen die als niet voor recreatieve doelen worden beschouwd. Dan noemt ze bijvoorbeeld de zeecadetten, wier missie het is om jongeren op te leiden voor en voor te lichten over het zeeberoep. Dat is dan iets anders dan bijvoorbeeld Women on Waves, een organisatie die vrouwen voorlicht over de mogelijkheden tot abortus. Waar zit volgens de Minister dan het verschil in het «niet-recreatieve» van deze twee voorbeelden? Het is voor organisaties zelf volstrekt onduidelijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan ook al die 2.800 schepen die daaronder vallen, aanschrijven. Ik sluit niet uit dat we daarbij best nog weleens een grijs gebied tegenkomen, waarover we met elkaar door moeten praten. Dan gaat het om de vraag: is het nu wel of niet recreatief? Wij vinden de zeecadetten een recreatief gebruik. In theorie is het ook mogelijk dat er iets oppopt waarvan je denkt: hallo, hier is wel sprake van een acuut veiligheidsrisico. Dan zou je dat weer moeten toepassen. Dat zien we op dit moment niet. Bij de organisaties die ik genoemd heb, waarmee we in gesprek gaan, zien we dat ook niet. Daarbij willen we dus een overgangstermijn van een jaar hanteren. Ik denk dat een jaar ook heel realistisch is. We gaan op uw aandringen met hen nog een keer extra zorgvuldig het proces daarvoor aan. En we zullen een internetconsultatie houden. Dan zullen we een afgewogen normenkader ook voor die andere organisaties neerleggen. Dat kan in het ene geval aansluiten bij meer een onderzoeksschip; daar zijn verschillende varianten voor mogelijk.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor de Minister hier ook naar aanleiding van de aangenomen moties van mevrouw Kröger, die wij natuurlijk ook hebben gesteund, allerlei

toezeggingen doen. We gaan alle 2.800 schepen bekijken. De Minister heeft het over organisaties en overgangstermijnen. Maar er is nu een specifiek geval, er is één organisatie die er gewoon nu al door belemmerd wordt, en dat is Sea-Watch. Ik wil de Minister daarom nogmaals vragen om alle termijnen en allerlei zaken die nog bekeken gaan worden ook op Sea-Watch van toepassing te verklaren. Ik weet zeker dat de mensen van Sea-Watch vrijwillig zullen meewerken aan snelle verbeteringen. Ik kan ze nu ook aankijken. Maar deze beslissing, waardoor zij niet meer kunnen varen, met alle gevolgen van dien – die dan niet op het beleidsterrein van deze Minister liggen, maar die wel mensenlevens zullen kosten – is verre van rechtvaardig en niet proportioneel. We moeten zo snel mogelijk tot verbeteringen komen. Deze Minister moet haar verantwoordelijkheid nemen om ook Sea-Watch zijn werk te laten doen. Er moet zo snel mogelijk tot een goede overgangstermijn worden gekomen. Dat vraag ik aan deze Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan draai ik het toch om. Ik stel de veiligheidseisen eerst en ik wil graag weer met Sea-Watch in gesprek. Ik denk dat het handigst is als ze snel een klassenbureau inschakelen. De heer Schonis gaf daar een goede toelichting op. Dat bureau is bedoeld om schepen in klassen in te delen en precies af te vinken of ze aan alle eisen van het kader voldoen. Als er bij wijze van spreken in technisch opzicht een dispuut is of je het op de ene of op de andere manier voor elkaar kunt krijgen om aan het kader te voldoen, kan daar met de ILT over gesproken worden. Maar ik denk dat het gewoon het verstandigst om het zo snel mogelijk op orde te brengen en het dus andersom te doen, dus om het om te draaien.

De voorzitter:

En uw vervolgvraag?

De heer Laçin (SP):

Dat is in dit geval niet zo, want de Sea-Watch voldeed aan alle regels waar ze zich aan moest houden op dat moment, de geldende regels. De Minister besloot toen uit zichzelf om dat te veranderen. Er was geen overgangstermijn voor de Sea-Watch en dus valt de Sea-Watch niks te verwijten. Dan valt de Minister iets te verwijten. Het is de omgekeerde wereld om dan de Sea-Watch aan de ketting te leggen voor het verwijt dat de Minister gemaakt kan worden. Als de Sea-Watch iets te verwijten was, dan had de Minister gelijk. Maar in dit geval is dat niet zo en dus moeten die overgangstermijn en die tijd aan de Sea-Watch geboden worden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als het niet om de veiligheid zou gaan, zou ik dat ook graag doen. Die mogelijkheid zie ik ook bij de andere organisaties. Maar hier hebben we nu eenmaal te maken met een veiligheidsrisico dat zich acuut, vanaf het moment dat ze drenkelingen op zouden nemen, kan voordoen. Daar kun je nu eenmaal niet van zeggen: we zien grote veiligheidsrisico's, maar doet u het nog maar een tijdje. Dat kan gewoon niet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vind de Minister wel coulant in haar beantwoording. Het gaat natuurlijk om veiligheid. Dat is het belangrijkste. Maar het gaat me er vooral om dat ze zegt: ik wil in gesprek gaan en dergelijke. Hoe oordeelt ze dan over het kort geding dat Sea-Watch heeft aangespannen?

Twee. Heeft Sea-Watch de intentie uitgesproken om te voldoen aan de veiligheidseisen? Of klopt wat we net in het debat wisselden, namelijk dat ze gewoon naar Corsica wilden uitvaren om daar in ieder geval andere dingen te gaan doen dan de bedoeling zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan val ik weer in herhaling: ik kan niet in de hoofden van de mensen van Sea-Watch kijken. Het is eenieders recht om een kort geding aan te spannen. Daar zullen wij ons verhaal presenteren en zij het hunne. Dan is het aan de rechter om daar een oordeel over te geven. Ik wil met Sea-Watch net zo goed als met alle andere partijen in gesprek over hoe de regelgeving uit moet pakken. Ik denk dat dit gewoon het dagelijkse werk is van de ILT. Er is nooit één technische manier waarop je aan een veiligheidseis kunt voldoen. Ik noem maar iets: hoeveel schotten moet je hebben en waar moet je die precies plaatsen? Daar zullen best varianten in zijn. Ik denk dat je de technici, de deskundigen, daar gewoon gesprekken met elkaar over moet laten voeren. Nogmaals, ik behandel Sea-Watch net als iedere andere organisatie.

De heer Wassenberg (PvdD):

Toch nog een vraag over Sea-Watch. Ik heb begrepen dat Sea-Watch wel aan de eisen voldoet, maar – laat ik het even in mijn woorden zeggen – op het moment dat de omstandigheden extremer zijn, niet meer. Maar dat valt Sea-Watch toch niet te verwijten? Mag ik een flauwe andere vergelijking maken? De huizen in Groningen zijn ooit gebouwd onder normale omstandigheden, maar op het moment dat de aarde gaat beven, voldoen ze niet meer. Dat kun je de mensen en de bouwers niet verwijten. In dit geval kun je Sea-Watch toch niet verwijten dat de omstandigheden zo extreem zijn geworden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. Ik verwijt Sea-Watch ook helemaal niks. Zij hebben zich gehouden aan het kader dat toen gold, maar de omstandigheden zijn veranderd. Nogmaals, dat was het kader dat paste bij pleziervaartuigen. Dat vinden we niet meer passend. Als het om allerlei andere eisen gaat, kun je zeggen: we hanteren een overgangstermijn. Maar bij veiligheid kan dat niet. Ik kon dat bijvoorbeeld ook niet doen met de fabrikant van de Stint. Daar was het helemaal een acuut veiligheidsrisico. Eerst heb ik die voertuigen geschorst en naderhand van de weg gehaald. Die moeten eerst veilig zijn voordat ze weer de weg op mogen. Dit is van een heel andere orde. Ook de veiligheid is op een heel andere manier in het geding. Dan moet je gewoon eerst maatregelen treffen.

De heer Wassenberg (PvdD):

Laat ik de vraag dan anders stellen. Als een schip ineens 300 of 400 drenkelingen opneemt, is dat iets anders dan wanneer het er 15 of 30 opneemt. Waar ligt de grens? Is daar een antwoord op te geven? Tot welke grens is het wel veilig en boven welke grens niet meer?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar biedt de code precieze indelingen voor: van 0 tot 60, van 60 tot 240 of daarboven. U kunt zich direct voorstellen dat het inderdaad nogal wat uitmaakt of je 250 mensen aan boord hebt of dat je veilige ruimte voor 50 mensen biedt. Daar hoort een ander kader bij en dat is terug te vinden in de code.

De voorzitter:

Ik meen trouwens dat het omslagpunt rond de 60 mensen ligt op basis van de code.

Had u nog een vervolgvraag, meneer Wassenberg? Nee? De heer Dijkstra wilde volgens mij nog een vraag stellen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een beetje een «what if»-vraag, die je in de politiek nooit moet stellen. Ze mogen nu niet uitvaren in Marseille. Voor het begrip zeggen we

even: ze liggen aan de ketting. Maar als ze wel uitvaren voordat de rechter uitspraak heeft gedaan, of daarna, wat betekent dat dan? En wat doen we dan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan me niet voorstellen dat ze dat zouden doen, want dan overtreden ze gewoon de regelgeving. Als het onverhoopt wel het geval zou zijn, dan zal er natuurlijk handhavend worden opgetreden.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Nu we daarover toch even aan het nadenken zijn: stel dat de doelstelling van Sea-Watch anders wordt, dat ze gaan monitoren en niet meer mensen gaan redden. Zou de regelgeving dan weer anders worden? Want dan hebben ze niet meer het oogmerk dat ze structureel of stelselmatig mensen redden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het gaat om het feitelijke gebruik. Als ze daadwerkelijk alleen zouden gaan monitoren, is de situatie anders. Het heeft geen zin om het in je statuten opeens iets anders op te schrijven dan dat wat je daadwerkelijk doet. Daarom staat ook in de regelgeving dat het gaat om het feitelijke gebruik.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Als het feitelijke gebruik zou zijn dat ze gaan monitoren, is de vraag of ze dan wel mogen uitvaren en ze niet onder deze nieuwe regeling vallen. Dan zou de functie veranderd zijn. De regeling ziet op schepen die stelselmatig drenkelingen opvissen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit zijn allemaal als-danvragen. Natuurlijk kan de organisatie Sea-Watch allerlei andere dingen ondernemen. Ze kunnen, weet-ik-veel-wat, onderzoeken gaan doen naar de milieueffecten van X of Y. Natuurlijk vallen ze dan niet meer in de categorie van het stelselmatig oppikken van drenkelingen. Maar zolang dat wel het geval is en dat het feitelijke gebruik is... Nogmaals, het gaat er niet om wat je op papier opschrijft en zegt te doen, maar om wat je echt in de praktijk doet.

De voorzitter:

De heer Van Aalst; hij heeft nog voldoende interrupties.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb toch nog een vraag aan de Minister. Stel dat het toch een soort creatief boekhouden wordt. Is de Minister bereid om alvast te regelen dat ze niet op deze manier onder de regels uitkomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is wel de overtreffende trap van een als-danvraag, namelijk een vervolg op de als-danvraag van de heer Voordewind. Ik denk dat ik daar maar niet op vooruit moet lopen. Ik heb te maken met de situatie zoals die nu is. De doelstelling van Sea-Watch is bekend. Als ze dat willen doen, past daar deze wet- en regelgeving bij. Als ze er zorg voor dragen dat dit voor elkaar komt, kunnen ze weer uitvaren. En anders niet.

De heer Van Aalst (PVV):

Eén ding wil ik nog wel meegeven aan de Minister. Regeren is vooruitzien. Het lijkt mij dus handig dat ze zich erop voorbereidt dat er geen creatieve boekhoudtrucjes uitgehaald worden om alsnog uit te varen en misbruik te maken van de regels die we nu vastleggen. Is de Minister bereid om er in ieder geval naar te kijken dat dit soort dingen dichtgetimmerd worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben geprobeerd om de regelgeving zo concreet mogelijk en ook zo duidelijk mogelijk te maken. Vandaar dat er bijvoorbeeld in is opgenomen dat het gaat om het feitelijke gebruik. Dat is daar een voorbeeld van.

De voorzitter:

Ik zie niemand meer die een vraag wil stellen. Dan gaan we naar de tweede ronde. Iedereen heeft twee minuten de tijd. Mevrouw Kröger, aan u de eer om af te trappen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Een paar dingen. In de eerste plaats blijft toch heel veel onduidelijk over wat de echte bedoeling van de Minister is met deze maatregel. Ze zegt de hele tijd: veiligheid. Maar de vraag blijft op welke manier migratiebeleid een rol speelde in haar keuze. En waarom is deze beleidsmaatregel dan ook voorgelegd aan JenV vanuit de migratiekant? Kan de Minister dat aangeven? Kan de Minister hier heel erg duidelijk maken dat er wat haar betreft absoluut geen overwegingen van migratiebeleid een rol hebben gespeeld?

Dan de proportionaliteit. De Minister kiest ervoor om het enige reddingsschip op de Middellandse Zee aan de ketting te leggen, terwijl er mensen verdrinken. Dat is een hele zware verantwoordelijkheid die de Minister hier neemt. Mijn vraag is dan ook: ziet zij de maatregel echt als proportioneel, met het risico dat mensenlevens nu lopen? Daarom, nogmaals, een warm pleidooi voor een overgangstermijn, zodat Sea-Watch in de tussentijd toch kan uitvaren en er afspraken gemaakt worden over die veiligheidsrisico's.

Ten slotte, de willekeur voor de andere organisaties, het feit dat er geen risicoanalyse ligt en dat er geen reden is om het beleid te wijzigen voor andere organisaties; dat duidt toch wel op willekeur. Daarom vraag ik de Minister of zij eerst een risicoanalyse kan doen voordat zij het hele verdere traject rond deze veiligheidswetgeving ingaat.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Voordewind.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Voorzitter. Voor een deel verhelderend, als het gaat om de aanleiding van de veiligheidsmaatregelen die de Minister heeft genomen. Voor zover we het nu begrijpen, was dat toch die EU-migratietop. De uitvraag kwam ook van het Ministerie van Justitie en Veiligheid, de migratieafdeling.

Vervolgens geeft Malta aan dat er veiligheidsproblemen zijn met de Sea-Watch. Er wordt een regeling gemaakt. En wat blijkt? Van de 2.800 schepen en pleziervaartuigen die er zijn, zijn er 30 op naam van rechtspersonen en acht die vallen onder een ministerieel besluit. Maar feitelijk komen we dan uit op één schip dat aan de ketting wordt gelegd, omdat het mogelijk drenkelingen zou kunnen opvangen, en dan zijn we weer terug bij de aanleiding.

Dan kan ik niet anders dan concluderen dat dit neigt naar het meten met twee maten en heel specifiek een maatregel bedenken om uiteindelijk bij één schip uit te komen. Het geldt niet voor de zeeacadetten, heb ik begrepen; of er is een overgangsregeling, of ze vallen er niet onder. Het geldt niet voor de KNRM. Het geldt niet voor de opleidingsschepen. De enige die direct, op dit moment, geraakt wordt door de regeling, is Sea-Watch.

Dan kijken we naar behoorlijk bestuur. De Minister heeft constant, keer op keer, aangekondigd, in september, december: als het al wordt toegepast, dan gaan wij een nette overgangsregeling treffen voor al die schepen. Ik blijf erop aansturen dat de Minister toch kijkt naar een overgangsregeling.

Ik begrijp dat dit voor de urgente veiligheidseisen niet kan, want ze moeten veilig uit kunnen varen, ze moeten drenkelingen veilig kunnen oppikken. Maar ik dring er toch op aan voor de niet-urgente veiligheidsmaatregelen, of de maatregelen die langer duren en die ik eerder heb genoemd: de extra toiletten die moeten worden aangelegd, of de trainingen die gedeeltelijk met veiligheid te maken hebben en die ook langer duren. Wil ze clementie schenken, in het kader van behoorlijk bestuur, en een overgangsregeling? Vandaar dat ik een VAO wil aankondigen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Voordewind. U heeft bij dezen uw VAO aangevraagd. Dan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik kan me grotendeels aansluiten bij mevrouw Kröger en de heer Voordewind. Nogmaals, ik vind dat de Minister niet goed heeft gehandeld door het besluit op deze manier te nemen, geen publieke consultatie te doen en geen gelegenheid te bieden voor inspraak van de Kamer. Vervolgens heeft zij, ook in mijn beleving, heel erg gehandeld naar het verbod op één schip.

Ik hoorde mevrouw Kröger de vraag stellen, maar ik heb het antwoord al. Het kan niet anders dan dat er migratiebeleid onder zit, want dit besluit heeft enorme gevolgen. Daarom vind ik het veel te makkelijk dat de Minister heel veilig in haar eigen zone zegt dat dit haar beleidsterrein is. Het kan niet zo zijn dat er niet naar de gevolgen wordt gekeken bij de keuze die wordt gemaakt.

Ik vind een overgangsregeling die ook geldt voor de Sea-Watch daarom op z'n plek. Daarom zal ik die oproep ook vooral ondersteunen. Ik vind dat we het als Europa niet kunnen maken om mensen die vluchten voor oorlog, voor klimaatverandering, voor het ontbreken van een toekomstperspectief, aan hun lot over te laten en te laten verdrienen in plaats van ze op te nemen, eerlijk te verdelen en een asielprocedure te geven. En als ze dan weg moeten, dan moeten ze inderdaad ook weer weg. Maar we moeten de veiligheid in ieder geval borgen.

Tot slot, voorzitter, zou ik een oproep willen doen aan de heren Van Aalst en Dijkstra. De mensen van Sea-Watch zitten hier. Ga met ze in gesprek. Ik ben net met ze in gesprek gegaan en ze bijten niet, heb ik gemerkt. Dus ga vooral in gesprek met ze, en dan kunnen jullie ook de juiste conclusies trekken.

Dank je wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Laçin, ook voor deze oproep. We gaan kijken of meneer Van Aalst van uw oproep gebruik gaat maken.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik praat altijd met iedereen, dus als Sea-Watch met mij ergens over van gedachten wil wisselen, dan ben ik daar altijd toe bereid. Dat staat los van dat wat ze nu doen, want daarover zal mijn standpunt in die zin niet veranderen.

Voorzitter. Wij zijn dan als PVV ook blij met de maatregelen die de Minister wil treffen tegen deze mensensmokkelaars. Het schaadt onze Nederlandse belangen. We staan er mooi op op deze manier, omdat ze onder de Nederlandse vlag varen. De PVV kan eigenlijk niet wachten op die wetgeving rondom de verbreding van de intrekking van zeebrieven, omdat dat dat het faciliteren van mensensmokkel kan gaan stoppen.

Voorzitter. Met mijn collega's naast mij, namelijk die van de VVD, die al noemde dat de Sea-Watch bij het oud ijzer moet, en die van het CDA, die het schip wil afzinken, willen wij dat schip ook laten afzinken. Volgens mij

tel ik dan al 72 leden, dus ik heb er een heel goed gevoel over dat we dit de komende tijd definitief aanpakken en de mensensmokkel oplossen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Dan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb met deze Minister al heel wat debatten gevoerd over veiligheid: over veiligheid ten aanzien van auto's, scooters en fietsen, en we hebben zelfs de stennis over de Stint meegemaakt. Bij dat laatstgenoemde onderwerp ging het iedere keer weer over de vraag: waarom heeft de Minister zo laat gehandeld? En het kan verkeren, want bij dit onderwerp gaat het juist om de vraag: waarom gaan we zo vroegtijdig handelen? Ik denk dat de Minister er goed aan gedaan heeft om juist lering te trekken uit voorgaande situaties, en dus op tijd wil handelen en preventief wil handelen. Daarom kan het onze goedkeuring dragen.

De voorzitter:

Maar daarover heeft mevrouw Kröger nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Bij de Stint zijn er vier kinderen gestorven. Daarna is er beleid gekomen. Denkt de heer Von Martels dat het voor mensen die dreigen te verdrinken nu beter is dat de Sea-Watch aan de ketting ligt?

De heer Von Martels (CDA):

De relatie die ik probeerde te leggen was alleen maar dat er in 2017 ook al vanuit de Kamer is gevraagd om ten aanzien van de Stint tot iets te komen waaruit zou kunnen blijken aan welke eisen het zou moeten voldoen.

De heer Laçin (SP):

Dat is onzin.

De heer Von Martels (CDA):

Nee, dat is geen onzin, want ik heb zelf die vragen nog gesteld in 2017. Toen zei de Minister: «Dat weet ik nog niet. Daar moet ik over nadenken. Daar kom ik eind 2018 op terug.» En toen waren we te laat. Ik wil niet zeggen dat daarmee een ongeluk te voorkomen zou zijn geweest, maar het gaat er wel om dat je van tevoren goed moet nadenken over veiligheidseisen ten aanzien van welk voertuig dan ook. En bij deze twee voorbeelden wilde ik alleen maar noemen dat we de ene keer te laat waren, maar in dit geval hopelijk op tijd. Dus tijdig veiligheidsmaatregelen treffen, is gewoon van groot belang. Daar hecht ik grote waarde aan.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft daar nog een vervolgvraag over.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar op tijd voor wie? Die mensen verdrinken op dit moment, dus we zijn te laat. Dus de vraag blijft dan toch: is het CDA nou echt van mening dat het voor mensen die op dit moment verdrinken beter is dat het schip aan de ketting ligt, zodat ze later niet wellicht bij een brand om het leven komen?

De heer Von Martels (CDA):

Uiteraard niet, maar hetgeen dat ik nu heel duidelijk naar voren breng, is dat het schip veilig moet zijn. Dat moet het uitgangspunt zijn. Daar moet je naar handelen. En dat is hetgeen dat ik in de eerste termijn naar voren heb gebracht. Blijkbaar hebben mijn argumenten er onvoldoende aan

bijgedragen om u te kunnen overtuigen. Ik verwacht ook niet dat dat vanavond gaat gebeuren, maar het schip moet veilig zijn. Dat moet het uitgangspunt van het beleid zijn.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft daar nog een vraag over.

De heer Laçin (SP):

Ik kan me heel goed voorstellen dat mevrouw Kröger door uw argumenten niet overtuigd is, want uw argumenten raken kant noch wal. Er sterven al jarenlang mensen bij de overtocht, en dan zegt het CDA dat we te vroeg zijn? Volgens mij heeft het CDA echt onder een steen geleefd en het nieuws niet meegekregen, maar er sterven al jarenlang duizenden mensen. En in plaats van de oplossing te zoeken met iedereen en tegen elk lid van de Europese Unie te zeggen dat iedereen z'n verantwoordelijkheid moet nemen, gaan we nu het enige schip dat nog keihard z'n best deed om die mensen te redden, aan de ketting leggen. En dat vind het CDA dus een goed voorstel en een goed plan.

De heer Von Martels (CDA):

Nu worden mij woorden in de mond gelegd die ik absoluut niet gezegd heb. Bij ons is het uitgangspunt altijd dat het uiteindelijk bij de basis begint. Die basis moet goed zijn. Dat betekent dat het bij voertuigen, of het nou schepen, auto's, fietsen, scooters of anderszins zijn – ik heb ze allemaal opgenoemd – in ieder geval in orde moet zijn. Dat is de verantwoordelijkheid van deze Minister. Want anders hadden we hier een heel ander debat gehad, namelijk een migratiedebat. Dat is ook al door andere woordvoerders naar voren gebracht. Daar hebben we uitgebreid over gesproken. Deze Minister doet datgene wat nodig is op dit moment.

De voorzitter:

Een allerlaatste opmerking van meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik zal de heer Von Martels ook niet overtuigen, denk ik. Maar het blijft een feit dat er duizenden mensen sterven die vluchten voor oorlog, voor klimaatverandering of voor het ontbreken van een toekomstperspectief. En het CDA gaat hier heel erg met de Minister mee: «Ja, dat is haar beleidsterrein.» Ik vind het ronduit stuitend dat het CDA geen oog heeft voor al die mensen die nu een nog groter risico lopen om te verdrinken. Ik zou de heer Von Martels toch willen meegeven dat dat gewoon niet acceptabel is.

De heer Voordewind (ChristenUnie):

Misschien ook nog een vraag met een andere toon. Stel dat je dan tot deze maatregel komt. Je zegt dus inderdaad: als schepen uitvaren, dan moeten ze in ieder geval veilig zijn. We kennen het CDA als een partij die hecht aan een betrouwbare overheid. De Minister heeft eerder de belofte gedaan dat als er nieuwe maatregelen komen, die dan netjes doorgevoerd gaan worden. Er zou een overgangstermijn komen. Vindt het CDA dan ook niet dat het redelijk zou zijn en zou getuigen van een betrouwbare overheid, van goed bestuur en van beginselen van behoorlijk bestuur, om dit schip in ieder geval een overgangstermijn te geven voor de niet-urgente veiligheidseisen?

De heer Von Martels (CDA):

Dan komen we bij de discussie terecht die we net op het einde ook hebben gevoerd. De Minister gaf ook al aan dat ze daar misschien wel met een open blik naar zou willen kijken. Wij bekijken het eigenlijk op dezelfde

manier. We kunnen in ieder geval daarna erover oordelen of dat misschien plausibel is.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Ik word een beetje vrolijk van die conclusie van de Minister. Ik hoop in ieder geval dat de Kamer of een meerderheid van de Kamer zich kan vinden in de beginselen van behoorlijk bestuur, want als wij niet het goede voorbeeld geven, wat vragen we dan van de burgers? Dus ik hoop echt dat we gezamenlijk hiertoe kunnen komen.

De **voorzitter**:

Dan zag ik de heer Van Aalst nog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik hoorde mijn collega van het CDA zeggen dat het immigratiedebat al gevoerd is. Ik heb inderdaad al een keer gerefereerd aan zijn collega Van Toorenborg, die er heel duidelijk en helder over was dat de Sea-Watch gewoon duidelijk bezig is met mensensmokkel. En wat haar betreft moet het gewoon aan de ketting blijven liggen of desnoods worden afgezonken. Dat waren niet de woorden van de heer Von Martels, maar ik mag toch aannemen dat hij deze lijn van het CDA gewoon ondersteunt? Of was dat slechts voor verkiezingstijd? Dat zal toch niet waar zijn, vraag ik aan mijn collega via u, voorzitter.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik hoor eigenlijk geen nieuwe vraag van de heer Van Aalst, dus ik denk ook niet dat ik deze hoeft te beantwoorden. Als het een nieuwe vraag zou zijn, wil ik die graag beantwoorden. Maar ik heb die vraag net beantwoord zoals ik die heb beantwoord, en dat liet aan duidelijkheid niets te wensen over, leek mij.

De **voorzitter**:

Kennelijk wel!

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, want ik zou de vraag niet opnieuw stellen als ik het antwoord van de heer Von Martels al had gehad. Dus ik vraag nogmaals aan de heer Von Martels: ondersteunt u de CDA-lijn die mevrouw Van Toorenborg in het immigratiedebat voor wat betreft mensensmokkel en Sea-Watch heeft ingenomen, of neemt u daar nu afstand van?

De heer **Von Martels** (CDA):

Van de bewoordingen die mijn collega heeft gebruikt, heb ik in de eerste termijn ook al gezegd dat die niet de mijne waren. Dus dat zal ik vanavond ook niet zeggen. Ook al probeert u mij dat te ontlokken, dat gaat zeker niet gebeuren. En de lijn die het CDA kiest, heb ik vandaag helder naar voren gebracht, hoop ik. Niet iedereen is het ermee eens, maar het is wel een lijn die wat ons betreft de lijn is waar we voor gaan en waar we voor kiezen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Von Martels. U heeft verder geen inbreng meer voor de tweede termijn? U had namelijk nog heel veel tijd over.

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, dank u wel, voorzitter. Ik heb de twee minuten op een andere manier volgemaakt.

De **voorzitter**:

Dat merk ik inderdaad. Dan meneer Dijkstra.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter. Ik denk dat de conclusie gerechtvaardigd is dat de Sea-Watch 3 geen pleziervaarttuig is. Dat lijkt me wel helder. Wij, en andere partijen ook, hebben behoorlijk wat vragen gesteld die netjes zijn beantwoord. Het maakt wat dat betreft niet uit hoe je erin zit, want die zijn in ieder geval behandeld.

De Minister is coulant en gaat het gesprek aan, terwijl er aan de andere kant rechtszaken en kort gedingen worden gevraagd. Er staat volgens mij een hele batterij advocaten klaar om ervoor te zorgen dat dit schip weer uitvaart, en dat laatste moeten we volgens mij niet hebben. Daar ben ik in de eerste termijn helder over geweest.

Er zijn eisen die aan je gesteld kunnen worden als je met zo'n schip vaart. Ze moeten gewoon voldoen aan die speciale internationale eisen die er zijn. Daar lijkt me ook geen twijfel over mogelijk: het schip moet veilig zijn, en anders niet.

In de toekomst willen we inderdaad verder kunnen gaan, door zelf te bepalen wie onze vlag krijgt en wie niet. Daar moeten we meer mogelijkheden in hebben, dus ik kijk uit naar de wetsvoorstellen daaromtrent. En of je nou voor of tegen deze missies bent, het maakt emoties los. Ik denk dat je het migratiebeleid zeker op Europees niveau moet regelen. Dat is niet van vandaag op morgen het geval, maar zolang dat schip daar kan varen, lokt dat ook mensen uit om het risico te nemen. En we moeten volgens mij voorkomen dat mensen onnodig dat risico nemen, omdat ze, als ze het al halen, toch illegaal in Europa zijn en verder geen kans hebben.

Daar wil ik het bij houden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog een vraag voor de heer Dijkstra. Hij zegt dat migratiebeleid vooral Europees beleid moet zijn en dat we dat Europees moeten regelen. Is de VVD het dan ook met de SP eens dat we als Nederland er in Brussel voor moeten pleiten dat elk land dat in de Europese Unie zit, zich moet houden aan de afspraken die zijn gemaakt, zijn eerlijke deel moet opnemen en een eerlijke asielprocedure moet bieden aan de mensen die daar aankomen? Pleit de VVD daar ook voor?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, de buitengrenzen moet je gezamenlijk bewaken. Daar is een poging toe gedaan, maar daar zijn we nu mee gestopt omdat het een aanzui-gende werking had. Voor de rest staat alles in het regeerakkoord als het gaat om de paragraaf migratie. Daar staat heel duidelijk in dat je internationaal moet samenwerken en dat drenkelingen conform de internationale verdragen naar de dichtstbijzijnde haven moeten worden gebracht. Dat is hier niet het geval. U kunt het allemaal netjes teruglezen in het regeerakkoord.

De heer **Laçin** (SP):

Het regeerakkoord ken ik; daar ben ik niet zo heel erg in geïnteresseerd. Waar ik wel in geïnteresseerd ben, is dat de VVD hier eigenlijk zegt dat de buitengrenzen moeten worden bewaakt en dat mensen terug moeten als dat mogelijk is. Maar er bestaat ook zoiets als het individueel recht op asiel. Stapt de VVD daar eigenlijk vanaf?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik ben geen asielspecialist. Dat bent u misschien meer dan ik of anderen. Daar heb ik collega's voor. Dit debat gaat over de veiligheid van het schip. Ik ben woordvoerder als het gaat om schepen. Ik ga me niet laten verleiden tot het doen van allerlei uitspraken over iets waar ik te weinig verstand van heb. Laat ik dat toegeven. Ik steun de lijn van de Minister als

het gaat om de veiligheid van het schip, en dat het niet kan uitvaren. Ik hoop zelf dat het nooit meer uitvaart.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil toch nog even wat duidelijkheid hebben van de heer Dijkstra. Hij heeft bij WNL grote woorden gebruikt. Hij zei dat het schip niet meer mag uitvaren en dat het wat hem betreft bij het oud ijzer mag. Dat ondersteunen wij, maar het is wel bijzonder. Blijkbaar heeft dat weer met de Europese verkiezingen te maken, want zijn vrienden van Verhofstadt in Europa denken daar toch iets anders over. Dus mijn vraag aan de heer Dijkstra is: kunnen wij op u rekenen om het schip aan de ketting te laten liggen en desnoods te laten afzinken? Wat is daarop het antwoord van de VVD?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nu wordt het een wedstrijdje overtoepen met woorden. Ik heb gezegd dat het schip wat mij betreft niet meer uitvaart. Het kan als oud ijzer opgekocht worden of het kan door iemand anders voor iets anders en nuttigs gebruikt worden. Vaar ermee naar de andere kant van de wereld, doe milieuonderzoek of wat dan ook, maar stop met deze actie, want het schip is niet uitgerust om grote groepen drenkelingen lange tijd aan boord te houden. Er zijn valide redenen waarom ze aan bepaalde veiligheidseisen moeten voldoen. En als ze dat doen, dan vind ik nog steeds dat ze daar überhaupt mee moeten stoppen, omdat het illegale migratie in de hand werkt en daar ben ik niet van.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben blij om dit te horen. Volgens mij hebben we zo langzamerhand de vroegere rechtse partijen aan boord bij ons, dus ik zie het rooskleurig in.

De **voorzitter**:

Het is altijd heel fijn om te horen dat mensen dingen rooskleurig inzien. Meneer Dijkstra was klaar met zijn inbreng. Ik geef het woord aan de heer Wassenberg voor zijn tweede termijn.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dank, voorzitter. In deze tweede termijn zijn een aantal verstandige dingen en een aantal onverstandige dingen gezegd. De verstandige dingen werden toevallig gezegd door de eerste drie sprekers: mevrouw Kröger, de heer Voordewind en de heer Laçin. Daar sluit ik mij bij aan. In de eerste termijn heeft de heer Schonis trouwens ook een paar verstandige dingen gezegd. Misschien dat hij dadelijk ook nog wat te melden heeft. Maar voor mij is het toch nog niet allemaal even duidelijk. Het begon met Malta, dat klachten had over Sea-Watch. Ik had niet het idee dat Malta zo veel klachten had over de veiligheid van de Sea-Watch 3, maar vooral over het werk van de Sea-Watch 3. Hoe dan ook, daarop volgde een serie van gebeurtenissen. Het gevolg daarvan is dat de Sea-Watch 3 nu aan de ketting ligt en dat het werk van Sea Shepherd, Greenpeace en Women on Waves wordt bedreigd. Het zal er in elk geval niet makkelijker op worden. Ik maak me daar nog steeds zorgen over. Ik vind het toch een vorm van incidentenpolitiek. Ik ben bang dat het werk van een aantal voor de EU lastige organisaties op deze manier moeilijk wordt gemaakt door interventie van een land als Malta. Daar maak ik me zorgen over. Ik vind het werk dat deze organisaties doen, namelijk heel belangrijk. Ik maak me zorgen over de gevolgen. Ik denk dat het ministerie in kaart zou moeten brengen wat de risico's van die schepen zijn. Mevrouw Kröger vroeg ook al om een risicoanalyse. Daar sluit ik mij bij aan. Ik vraag me namelijk echt af of die risico's er zijn.

Voorzitter, laat ik het daarbij houden. Als allerlaatste wil ik nog het volgende zeggen. Als het gaat om vluchtelingenpolitiek en om de

bescherming van zeeën en oceanen, dan laat de EU hele, hele grote steken vallen. Als organisaties daartegen in het geweer komen, dan vind ik dat dat moet worden gefaciliteerd en niet moet worden tegengewerkt.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Ik heb begrepen dat we van de Minister niet hoeven te schorsen. Zij gaat gelijk over tot de beantwoording. Ik heb geen tweede termijn. Het enige wat mij opvalt, is dat de Minister vandaag de vrouw is die het meest naar een overgangstermijn is gevraagd. Dat is het enige wat ik zo snel kan bedenken. Ik heb geen verdere vragen. De Minister start de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet niet wat de voorzitter hiermee suggereert, maar laat ik er snel aan voorbijgaan.

Ik denk dat er nog een paar dingen zijn blijven hangen. Ik voel me toch geroepen om nog iets in de richting van mevrouw Kröger te zeggen. Ik weet niet of ik het goed gehoord heb, maar volgens mij zei ze dat de regeling is voorgelegd aan JenV. Dat is niet het geval geweest. Ik heb in eerste termijn geprobeerd aan te geven dat het ook niet is voorgelegd aan het kabinet. Het is mijn eigen ministeriële verantwoordelijkheid om dit te doen. Als u denkt dat er toch een ander doel achter zit, kan ik u dat, denk ik, nooit uit het hoofd praten, maar het gaat mij echt om die veiligheid. Er is natuurlijk altijd een trigger; dat heb ik u in eerste termijn ook geschetst. Er zijn vragen gesteld vanuit verschillende landen: hoe zit het nou met de Nederlandse vlag? Vervolgens worden er meer vragen over gesteld. Dan blijken het pleziervaartuigen te zijn. Toen is de regeling van september aan u voorgelegd voor het hele brede kader. Vervolgens hebben de veiligheidsrisico's met schepen die op zee langdurig groepen mensen aan boord hebben, ertoe geleid om deze stap te zetten voor deze specifieke categorie. Dat is zoals het globaal is gelopen.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog of het eigenlijk geen willekeur is, of er wel een risicoanalyse is. Daar vroeg de heer Wassenberg ook nog naar. Ik heb aangegeven dat het vreemd is dat er geen kader was. Het is eigenlijk een beetje de omgekeerde wereld, met het oog op het feitelijk gebruik van schepen. Niet voor niks worden er op koopvaardischepen ook eisen gesteld aan de bemanning, die gekwalificeerd moet zijn, en de veiligheid. Het is dus eerder een omissie voor deze categorie, die nu wordt hersteld, dan dat er nou iets bijzonders voor deze categorie wordt gedaan. Ik zie het echt eerder andersom.

Ik kreeg in de mond gelegd – ik weet niet eens meer wie het zei – dat ik een toezegging zou hebben gedaan in de richting van de heer Voordewind over niet urgente veiligheidseisen, maar die heb ik uitdrukkelijk niet gedaan. Ik kan geen onderscheid maken tussen niet urgente en wel urgente veiligheid, want veiligheid is veiligheid. Ik ben bereid om met alle organisaties, ook met Sea-Watch, het gesprek aan te gaan over alle eisen die niet direct met veiligheid te maken hebben, om daarnaar te kijken, maar deze regeling is gericht op veiligheid en dan kan ik geen onderscheid maken tussen acute veiligheid of urgente veiligheid; het zijn veiligheidseisen of niet en het is nu juist de bedoeling dat dit kader daarin voorziet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het toch verwarrend. De Minister zegt hier dat de beleidswijziging en de daaronder liggende stukken niet zijn voorgelegd aan JenV, terwijl uit de gewobde e-mails blijkt dat ze wel degelijk zijn voorgelegd, met name aan de migratiekant.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zit het, denk ik, in het woord «voorgelegd». Bij mij zit daar de connotatie in dat zij daar al dan niet mee zouden kunnen instemmen. Als u het bedoelt in de zin van dat ze er kennis van hebben genomen, is het wat anders. Natuurlijk hebben ze er kennis van genomen. Het hele kabinet heeft er kennis van kunnen nemen. Ik heb ook toegelicht wat ik van plan was, maar dat is iets anders dan voorleggen in de zin van toestemming vragen. Die had ik namelijk niet nodig, want het is mijn eigen bevoegdheid om dit te doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik citeer: «Het akkoord van JenV is inmiddels binnen, zowel vanuit de wetgevende kant als vanuit de migratiebeleidkant.» Dat suggereert toch dat de beleidswijziging wel degelijk is voorgelegd aan JenV, aan de migratiekant, voor – kennelijk – een akkoord.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is dan waarschijnlijk een interpretatie geweest, want dat akkoord was helemaal niet nodig omdat het mijn eigen bevoegdheid is. Dat wil ik u alleen maar aangeven. Het is mijn verantwoordelijkheid. Dat iemand anders dat ook prima vindt en daar een akkoord op geeft, is mooi, maar het was niet nodig, want het is mijn eigenstandige bevoegdheid.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):

Nog even aanhakend op dat overgangsregime, waar de Minister in principe wel voor openstaat, maar niet voor de veiligheidsgerelateerde eisen. Ik heb de brief van 1 april er nog even bij gepakt, waarin een aantal veiligheidsmaatregelen wordt opgesomd waaraan de Sea-Watch moet voldoen. Ik begrijp dat, als een motorboot instabiel is, hij stabiel moet worden gemaakt, want anders kun je de drenkelingen niet goed oppakken. Dat er reddingsvesten aanwezig moeten zijn voor de bemanning en de opgepikten, begrijp ik ook. Maar als we het gaan hebben over extra toiletten die aan boord moeten zijn en over opleidingen die misschien wel drie, vier maanden duren, dan zijn die misschien wel veiligheidsgerelateerd, maar ook heel langdurig, waardoor dat schip heel lang aan de ketting komt te liggen. Ik sta niet te springen om een VAO en een motie, maar staat de Minister er open voor om te kijken of je daarvoor een overgangsregime kunt organiseren?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik toch weer terug op die toiletten en het voorbeeld dat u noemt. Als je langdurig met een grote groep mensen op een schip zit, is de aanwezigheid van genoeg toiletten relevant voor de gezondheid aan boord. Ik ben bereid om te kijken naar mogelijkheden die niet veiligheidsgerelateerd zijn, maar verder kan ik echt niet gaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nu de Minister heeft toegegeven dat het wel degelijk aan de migratiekant van JenV is voorgelegd – weliswaar niet voor akkoord, maar wel voorgelegd, wat in een e-mail wordt beschreven als akkoord – blijft toch de vraag waarom dat aan de migratiebeleidkant is voorgelegd.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Omdat we natuurlijk gewoon met meerdere ministeries die hieraan raken, hier contact over hebben. Volgens mij is het ook gedeeld met de collega van Buitenlandse Zaken, omdat dat ook een aanpalend beleidsterrein is. Maar nogmaals, ik draag hiervoor de volledige verantwoordelijkheid. Het is binnen mijn beleidsterrein en ik heb dit gewoon eigenstandig kunnen doen.

De **voorzitter**:

Prima. Dan vervolgt de Minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Eigenlijk was ik ook al ver aan het eind. Mevrouw Kröger had het over willekeur. Ik zat midden in de risicoanalyse: natuurlijk willen we met de andere groepen die hieronder vallen het gesprek aangaan. In de brief van afgelopen donderdag heb ik aangegeven hoe we dat proces voor ons zien en dat we ze daar allemaal bij betrekken. Dan hangt het af van het feitelijk gebruik dat op de betreffende schepen van toepassing is, wat daarvoor proportioneel zal zijn. We gaan met hen het gesprek daarover aan, inclusief een internetconsultatie. Als zich daar geen acute veiligheidsrisico's voordoen, kunnen we een overgangstermijn van een jaar toestaan.

De voorzitter:

De heer Van Aalst was eerst met een korte vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Eén korte vraag: kan de Minister ons een termijn geven wanneer we de wetgeving rond de intrekking voorgelegd krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik op dit moment geen antwoord op geven. Ik kan me voorstellen dat we even kijken hoe het er precies voorstaat voor het AO Maritieme zaken. Het lijkt me het verstandigst dat we dat in de brief meenemen. Ja?

De heer Laçin (SP):

Een korte vraag nog ter bevestiging. De heer Voordewind refereerde er ook al aan. Europa is nu bezig met een voorstel om een aantal havens het eerlijke deel te laten opnemen. Als dat voorstel er is en de Sea-Watch niet meer lang op zee hoeft te varen met grote groepen mensen, wordt dit besluit dan van tafel geveegd? Kan de Minister dat bevestigen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, zo heb ik dat zeker niet een-op-een daaraan gekoppeld. Als we dit structureel hebben opgelost, dan gebeurt dat, maar dat is iets anders dan dat er weer even een regeling aan iemand wordt voorgelegd. Daar kan ik zeker niet op voorsorteren. Dus de regeling is van kracht totdat, om wat voor reden dan ook, wij met elkaar tot de conclusie komen dat ze overbodig is, maar dat zie ik nog niet voorshands gebeuren.

De heer Laçin (SP):

Ik vind dan wel dat de Minister moet verduidelijken wat zij met bedoelt «als dít structureel is opgelost». Wat is «dit»? Want het probleem dat hieronder ligt – dat schrijft de Minister zelf in haar brief – is dat de Sea-Watch langere tijd met grote groepen moet dobberen op zee. Als we dat oplossen – volgens mij is dát het onderliggende probleem – is dit besluit overbodig en kan Sea-Watch doen wat het altijd heeft gedaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zijn als-danvragen. De situatie is niet opgelost. Dan zijn we weer terug bij de discussie in de eerste termijn. Op het moment dat er helemaal geen vluchtelingen de oversteek hoeven te maken, dan is het ook opgelost. Ja, dat zijn allemaal als-dansituaties. Het een is in uw beleving misschien wat verder weg dan het ander, maar daar kan ik niet op vooruitlopen.

De voorzitter:

Uw aller-, allerlaatste vraag, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil graag van de Minister specifiek weten wat zij dan bedoelt met «als dít structureel is opgelost». Wat is «dit» in haar beleving? Dat moet ik weten om morgen het VAO aan te kunnen gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als die risico's, zoals die in de beleidsregel zijn opgeschreven, er de facto niet meer zijn. Dat lijkt me logisch.

De voorzitter:

Prima. Zijn er geen vragen meer van de commissieleden? Dat is niet het geval.

Dan het lijstje met toezeggingen en het vervolg. Ik heb maar één toezegging van de Minister.

- De Minister zegt toe de Kamer voor het AO Maritiem te informeren over de stand van zaken van de aanpassing van de wetgeving over het intrekken van de zeebrieven. Dat is naar aanleiding van de vraag van de heer Van Aalst.

De heer Voordewind heeft een VAO aangevraagd. Ik heb begrepen dat dat op dit moment aanstaande donderdag om 10.45 uur is ingepland in het weekschema. Over de moties die dan zijn ingediend...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

's Ochtends of 's avonds?

De voorzitter:

10.45 uur 's ochtends; dat is een terechte vraag. Over de dan ingediende moties zullen wij 's middags stemmen.

Daarmee komen we volgens mij aan het eind van deze vergadering. Ik dank de Minister, de aanwezige Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis hebben meegekeken. Ik wens iedereen een fijne avond.

Sluiting 20.35 uur.